Nro. 47

EDITORIAL ABRIL

OCTUBRE 1964

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO $ 50

PICADAS
LOS DEMONIOS DE LA NOCHE

COMO CUIDAR UN AUTO VIEJO

suplemento de turismo
MENDOZA
CIRCUITOS CORDILLERANOS

https://argentoteca.blogspot.com

Fernández • Balza

REALMENTE GRANDE...
TOTALMENTE NUEVO

Nuevo por todo concepto; grande en todos sus detalles. Más largo, más amplio, con mayor distancia entre ejes, con asientos más mullidos y cómodos, con mayor espacio para las cabezas, incluso la del conductor. Mayor espacio en el baúl... Y en su técnica, también totalmente nuevo. Incorpora los últimos hallazgos: alternador en lugar de dinamo; motor **"Slant Six"** de 137 HP; campanas de frenos más grandes; diferencial de alta; radio más potente; ¡un sinfín de valiosos refinamientos!

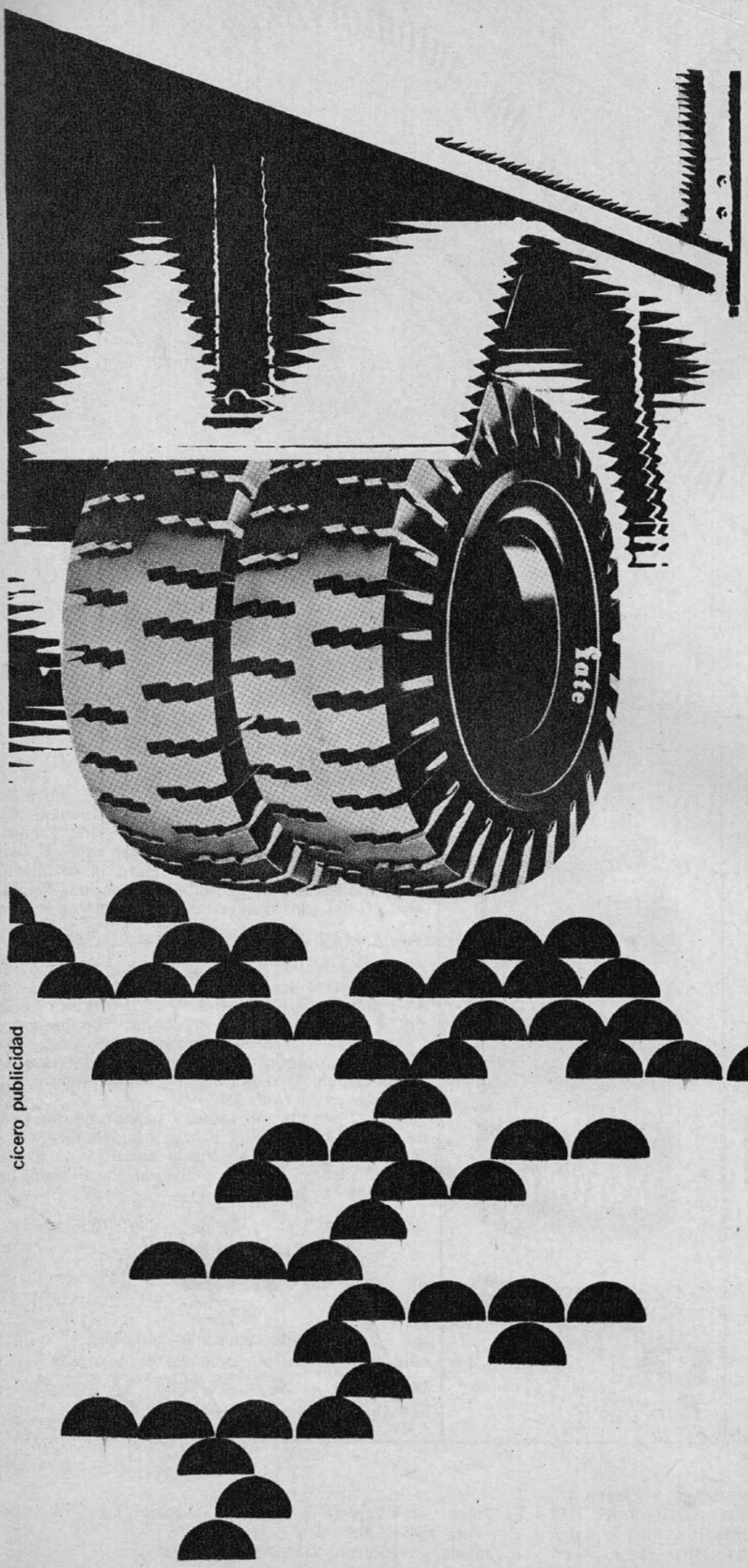
un producto CHRYSLER

VALIANT II

De prestigio mundial, fabricado en la Argentina por FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A. — CHRYSLER ARGENTINA S.A.

TODOS LOS ACCESORIOS YA ESTAN INCLUIDOS EN EL PRECIO DE SU VALIANT II

https://argentoteca.blogspot.com



Nuevo neumático en la ruta PCR

Hay caminos buenos y malos, pero igual hay que recorrerlos. Las distancias son largas pero hay que llegar. Por eso, los neumáticos FATE PCR son como son: de mayor fortaleza en su casco construido con telas de nylon, de mayor "aguante" por su espesor **extra** de rodado y con dibujos especialmente diseñados y **experimentados** para evitar la penetración del ripio.

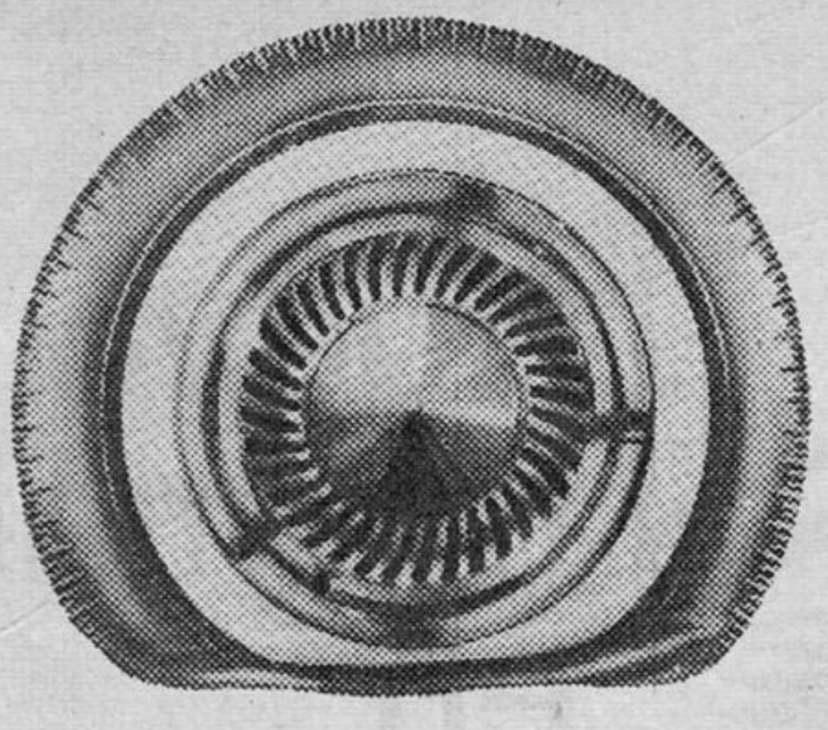
Los neumáticos FATE rinden más kilómetros, tienen mayor tracción y permiten más recapados.

cícero publicidad

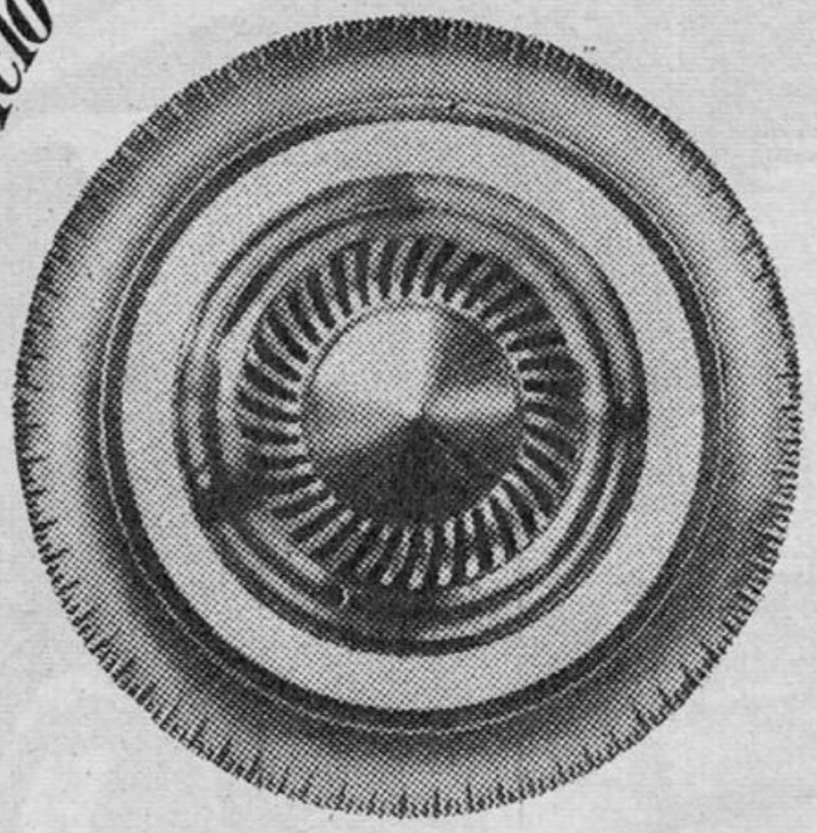
Cuando cambie, cambie por...

fate

https://argentoteca.blogspot.com



¡AEROSOLES!... también al servicio del automovilista



AHORA! REPARADOR INFLADOR INSTANTANEO PARA NEUMATICOS

crike-2 EN AEROSOL para cubiertas con o sin cámara

crike-2 termina con los problemas que sobrevienen a toda pinchadura de neumáticos. Compuesto por distintos tipos de propelente "Freon"* Ducilo y por una solución sellante especial, este aerosol infla el neumático y obtura la perforación —simultaneamente— permitiendo continuar la marcha...! aún con un clavo alojado en el neumático!

SACA MAS QUE "UNA RUEDA DE VENTAJA"

Sin herramientas, sin crique, sin cambiar la rueda, sin ensuciarse las manos... en segundos ¡otra vez en marcha! CRIKE-2 evita tener que mover el vehículo con el neumático en llanta; termina con el "rompedero de cabeza" provocado por una nueva pinchadura después de haber utilizado el auxilio; con el cambio de rueda en el tránsito intenso, bajo la lluvia, en la ruta, etc.
CRIKE-2 permite aprovechar el espacio que la rueda de auxilio ocupa en el baúl.... e igualmente viajar tranquilo. Además, no daña la cámara y no contiene productos inflamables o tóxicos. No altera el balanceo de las ruedas.

Confíe en su gomero amigo y en CRIKE-2

PROPELENTE "FREON"* DUCILO

que garantiza alta calidad en aerosoles, está presente en este producto de avanzada.

Un producto de **covery sa**
Chacabuco 145 - Buenos Aires
* Marca Registrada

DISTRIBUIDORES

Concesionarios Chrysler
Siam Di Tella Autom. Repuestos - Oro 1744
y Agentes Siam Di Tella
Casa La Central S. R. L. - Warnes 1396

Casa Stewart S. A. - Paraná 679
Fabre & Cía. - Calle 7 Nº 1256 - La Plata
Goffre, Carbone & Cía. S. A. C. I. - Viamonte 1549
MECO Automotriz - L. N. Alem y Rivadavia

Valerga S. A - Av. Libertador 1381 - V. López
Esso Servicentros
Revendedores FATE

4 ◉ PARABRISAS

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVILISMO Y EL TURISMO

SUMARIO

PARABRISAS DA FE	La justicia requiere nuestro peritaje	24/25
TRANSITO	Proceso al Código	26/27
	Los baches se multiplican, ¡felicitaciones!	50
	Por el puente Pueyrredón	64
ROAD TEST EXTRANJERO No. 3	Volkswagen Combi	28/33
TURISMO	Suplemento dedicado a los circuitos cordilleranos de Mendoza	50/51
"PICADAS"	Los demonios de la noche	34/36
INFORMACIONES UTILES	Cuando el motor recalienta	38/40
	Las colas truncas, aerodinámica funcional	46/48
	Haga su propia regularidad	54/56
	Cómo cuidar un coche viejo	58/60
	CO y otros asesinos	74/76
LA LEY Y EL AUTOMOTOR	Robo en el garage	62/63
EL SEGURO CONTRA DAÑOS A TERCEROS	Será obligatorio	82/84
PESCA	El dorado en Paso de la Patria	70/72
PRODUCCION NACIONAL DE AUTOMOTORES	Estadísticas de los cinco primeros meses del año	42/44
PRESENTACION DE COCHES EXTRANJEROS	Carmel y Sabra, dos productos de Israel	52/53
	Rolls Royce y Bentley	80/81
DEPORTES	Le Mans	87
	Tuercas sueltas	88
	Más de Europa	89
	Pronósticos y montas	90
	El sur activo	90
	2º Rally de Parabrisas	90
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Automóviles usados	92/96
	Automóviles 0 Km.	96
NOTICIAS LOCALES	Noticiero argentino	67/69
	Automóviles robados y recuperados	97
SECRETEANDO	La sobremesa del secretario técnico	98
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	6/23

47 AÑO V Octubre 1964 este número aparece el 13 de setiembre

Director: CESAR CIVITA
Subdirector: RAUL H. BURZACO
Secretario Técnico: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n)
GUILLERMO MARTIRE
CARLOS MARCELO THIERY
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsal en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores de Publicidad: GERARDO CEROLINI
RODOLFO H. SABATINI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Arturo Pellet, Carlos Ibáñez, C. Selva Andrade. Dibujos: Oski. Fotografías: Williams Fredes, Carlos y Enrique Bianco. Fotos de Combi Wolkswagen, cortesía de la revista colega "Quatro Rodas".

Tapa: La robusta F-100 en tecnicolor. El mes pasado la testeamos en blanco y negro. Foto de S. Makarius.

Copyright 1964 por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A., Alem 884 - Buenos Aires - República Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones Internacionales y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Nombre de la revista registrado como marca. Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 813.190. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General Nº 6548. —
REDACCION: Avda. Alem 884, piso 1º - T.E. 31-1431. PUBLICIDAD: T.E. 32-7134. En Brasil: Rua Joao Adolfo 118, San Pablo. En Francia: Rue Halevy 8, París IX. En Italia: Via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad por nuestra parte. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior: Ryela, S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Cap. Fed., T.E. 30-8022. SUSCRIPCIONES: Anual $ 550 por envío simple; $ 650 envío certificado. Números atrasados: $ 55 el ejemplar. Agregar $ 10 para remito por correo. Carpeta encuadernadora: $ 150 a suscriptores, $ 200 al público. Para estos pedidos dirigirse a: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal, con giro postal o cheque sobre Buenos Aires.

Tirada de esta edición: 96.000 ejemplares.
Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones

https://argentoteca.blogspot.com

WARNES MICROCOUPES

ANUNCIA LA INCORPORACION DE LA LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y ACCESORIOS

PEUGEOT

403 - 404

y como siempre en sus líneas tradicionales

DE CARLO - ISARD - NSU

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

PALIQUE 482 - CAPITAL

Entre Warnes y Parral

MANUALES TECNICOS

REPARACION, AJUSTE y SERVICIO MECANICO

Automóviles en general	$	300
Fiat 600 - 600 D (750)	„	150
Fiat 1100, 1200	„	200
Renault Dauphine	„	200
De Carlo 700 BMW	„	200
Mercedes Benz	„	200
Chevrolet	„	380
Di Tella 1500	„	600
Volkswagen	„	380
Citroen 2 CV	„	150
Peugeot 403	„	350
Diesel en automotores	„	180
Transm. Hidramatic Auto	„	150
Lambretta 125-150 c/u.	„	250
Motocicletas	„	180
Máquinas de escribir	„	250
Máquinas de coser	„	180
Refrigeración 3 tomos	„	210
Heladeras Eléctricas	„	600
Enciclopedia de Tablas y Medidas: Automóviles, Diesel, Soldadura, Cálculos	„	250

LISTAS DE LIBROS TECNICOS GRATIS

EDITORIAL

COSMOPOLITA

TUCUMAN 413 - Bs. Aires

También venta en: Quiosco Galería Güemes - Calle San Martín 170 - Bs. As.

CITROËN

REPUESTOS y ACCESORIOS

MAYORISTAS DISTRIBUIDORES

ANTARTIDA

Av. Juan B. Justo 1283

Tel. 77-6283 Bs. As.

EN EL OESTE

ISARD - DE CARLO

SERVICE EL OESTE

REPUESTOS Y ACCESORIOS

CHAPA Y PINTURA

AUXILIOS

RIVADAVIA 14860/62 Tel. 658-5213

Ramos Mejia

TALLERES

UNION MOTORS

SERVICE

AUTO UNION

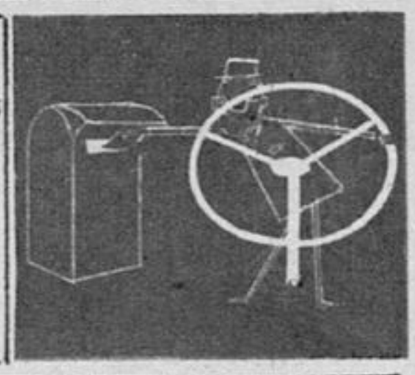
ALINEACION DE DIRECCION Y ENGRASE

Av. Lib. Gral. San MARTIN 5650

Tel. 73-5801

Correo Parabrisas

Avda Alem 884, 1er. piso, Cap Fed



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

A TODOS JUNTOS

Recientemente, hemos podido ampliar el alcance de CORREO PARABRISAS contestando algunas cartas directamente por correo. No obstante, nos hemos encontrado con que en muchísimos casos —alrededor del 75 %— los lectores no envían su dirección, de modo que las cartas vuelven al archivo para ser publicadas cuando sea posible.

Recomendamos que en todos los casos los lectores que formulen consultas, lo hagan indicando su dirección, a los efectos de poder contestarles directamente si no hay espacio en la revista. Nuestra carpeta de Correo contiene actualmente cartas "paradas" por ese motivo.

Destacamos que no nos comprometemos a contestar a todos, pero si disponemos de la información solicitada haremos todo lo posible siempre que se indique el remitente.

Los que no lo hagan así tendrán que esperar turno en las ya abarrotadas páginas de CORREO PARABRISAS. Los nombres y las direcciones de los remitentes no serán publicados en ningún caso. Los lectores deben identificarse en la revista por seudónimo o iniciales y localidad de origen.

RADIOS

¿Dónde puedo conseguir una radio con antena eléctrica y un tocadiscos para auto?

R. — Cartas a PARABRISAS con ofertas sobre esto, serán redespachadas a nuestro lector. E. A. N. R., Capital Federal.

VALVULAS

1) ¿Cómo se hace el cruce de válvulas en un Chevrolet y en un Ford de 1946?

R. — La pregunta no es muy clara. Si se refiere al método empleado, debemos aclararle que la disposición de las válvulas no afecta el sistema empleado. En cualquier caso se repasa o modifica el perfil de la leva para que las válvulas se abran más rápido y/o permanezcan abiertas más tiempo.

2) ¿Dónde puedo conseguir un manual de Rastrojero Diesel '55? ¿Me servirá uno que tengo, de Mercedes Benz diesel?

R. — Consulte con Mario Vagani, Cangallo 3045, dpto. 13, Capital, para manual Rastrojero. El manual Mercedes no le va a servir porque no es el mismo motor.

3) Zumba el cardan de nuestro Rastrojero al levantar unos 40 km/hora. ¿Por qué será?

R. — Puede estar desequilibrado el cardan o esa velocidad puede corresponder a una vibración crítica del motor. Tratar de curarlo le va a costar mucho dinero.

4) A veces se dice que en una carrera un corredor llega con un pistón anulado. ¿Dónde va la mezcla? ¿Cómo se anula un pistón?

R. — Si hay poco tiempo, el corredor sigue andando con el auto sin tocarlo. Si tiene tiempo puede ser que afloje las válvulas para que la compresión en el cilindro "muerto" sea menor y frene menos el coche.

5) ¿Cómo se coloca un cuentarrevoluciones en un Rastrojero?

R. — No es fácil, puesto que el Rastrojero no tiene encendido eléctrico. Habría que colocar un cuentavueltas mecánico, para lo cual será necesario estudiar de dónde se toma la tripa. Nuestro consejo: olvídese.

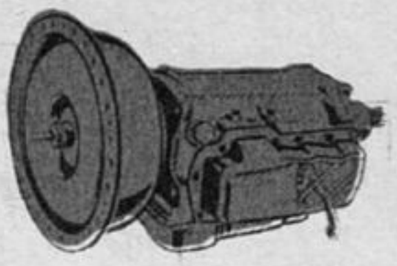
A. D. D., Palomar.

CARTA DE UN NOVICIO

1) ...Durante tres años seguí PARABRISAS número a número y al final me decidí. Compré una Estanciera '60 bastante usadita, ruidosa pero aparentemente entera (el cuentakilómetros marcaba 34.600 cuando la adquirí).

CAMBIO ó REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD

EN EL DIA!



HYDRAMATIC	POWERGLIDE	FORDOMATIC
JETAWAY	TURBOGLIDE	MERCOMATIC
DYNAFLOW	POWERFLITE	

Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.

AL INTERIOR

ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS

HECTOR NAZAR S. A.

PEÑA 2934 CAP. Tel. 82-1472

ESPAÑA 1118 - CAP. Tel. 21-5465

ROCHA 1478 - CAP.

REPUESTOS ACCESORIOS

NSU

IMPORTACION FABRICACION

PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES Y TALLERISTAS

Contamos con los más grandes talleres propios para service, mantenimiento y reparaciones totales con personal técnico especializado.

REPETTO

SERVICE AUTORIZADO

de NSU MOTORENWERKE A. G. NECKARLSUM (ALEMANIA)

ALSINA 2114 - 47 - 1426 - Bs. Aires

PEUGEOT

Citroën

REPUESTOS Y ACCESORIOS

IMPORTACION FABRICACION

establecimiento

TATEOSSIAN Hnos.

CABELLO 3363/65

(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.

T. E. 71-3952 y 72-3957

EROSA y ANGIO Hnos. s. a.

REPUESTOS LEGITIMOS DI TELLA

Bdo. de IRIGOYEN 1051•26-8754

https://argentoteca.blogspot.com

Empezaron los primeros problemas mecánicos. Devoré el Manual del Dueño, pero cuando puse las manos en los fierros encontré que la cosa no era tan sencilla... Durante un viaje largo tuve un repentino recalentamiento cuya causa no pude determinar. En el primer taller mecánico lo revisaron y probaron durante dos horas. Desagotaron el radiador y le echaron agua limpia con un desincrustante. Cambiaron la tapa y la correa del ventilador. Mejoró un poco.

Al llegar a destino hice sacar el radiador y destapar los conductos. También quité el termostato que, según el mecánico, no funcionaba. No obstante eso, al regresar volvió a calentarse y reventó una manguera. Era un día sofocante con 35 a la sombra, y la manguera no estaba en buen estado. Un mecánico amigo me dijo que con esa temperatura ambiente no había coche que no calentara. También me lo atribuyeron a la gran cantidad de mariposas.

La bomba de agua funcionaba, ya que la circulación era visible. No había atraso de encendido. Lo que yo quiero saber con precisión es si debo preocuparme cuando la aguja de la temperatura pasa la mitad y llega a las 3/4 partes del cuadrante. Algunos dicen que el cuerpo del cuadrante vale 100 grados C y que 3/4 del mismo son 75 grados, o sea la temperatura ideal. Otros dicen que no debe pasar de la mitad...

R. — Efectivamente, un valor de 75 grados está cerca del óptimo para el funcionamiento de ese motor. Recomendamos que cuanto antes coloque un nuevo termostato en su motor. El recalentamiento podría deberse a mariposas o tal vez a viento de cola. Nuestra impresión es de que su auto anda perfectamente bien.

2) Debo agregarle un litro de aceite cada 800 km. ¿Está bien?

R. — Sí, está más o menos bien para el kilometraje del auto.

3) ¿Es cierto que en verano debe apretarse la tapa del radiador solamente hasta el primer tope?

R. — No, señor. Apriételo al máximo.

4) Uso combustible mitad común y mitad especial. ¿Hago bien?

R. — Sí, porque el motor 6L-226 es proclive a pistonear en cuanto se sale aún mínimamente de punto. Estando perfectamente bien a punto anda bien con nafta común pero en cuanto se sale de punto con el uso, comienza a pistonear. Esto se refiere a los coches con motor de 7,3 a 1 de compresión.

F. SAINT'ANGELO, Cap. Federal.

RAMBLERIANAS

1) ¿Es cierto que el Rambler-IKA vendrá pronto con el motor original de 3.207 c.c. y 125 HP, en reemplazo del 6L-226 que se usa actualmente?

R. — Más que difícil, nos parece imposible, porque el motor Rambler es de aluminio fundido a inyección y el equipo para producirlo es costosísimo, justificándose su instalación solamente en función de un programa de varios centenares de miles de motores por año. Creemos que IKA tiene otros planes.

2) ¿Es cierto que el 6L-226 consume mucho aceite a velocidades de 120 o más?

R. — Los motores IKA son proclives a consumir aceite. Esto no es necesariamente un defecto, salvo en lo que se refiere a costo de operación. El hecho de que un motor consuma aceite en cierta forma puede indicar que está recibiendo lubricación.

3) Tengo una Estanciera '58, 80.000 km., consumo normal de aceite, bujías 1.000 km., y al sacarlas se observa que el electrodo tiene su color normal, y tampoco se observa que suba aceite a las bujías. No obstante se percibe un pistoneo al acelerar, no muy rápidamente, de cualquier régimen en segunda y tercera, también acelerando a fondo en primera. Sin embargo,

LA CASA DE LAS BUJIAS
CHAMPION AUTOLITE LODGE BOSCH K·L·G AC HASTINGS
WALTER GOICOECHEA
IMPORTADOR
MONTEVIDEO 623 Cap.
40-3237/3372

REPUESTOS
Miko S.R.L.
LINEA FIAT 600 750 1100 1500
REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS y NACIONALES
ACCESORIOS ENCENDIDO
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Av. Juan B. Justo 3374
Tel. 58-9479 Bs. As.

SERVICE ESPECIALIZADO
• MECANICA INTEGRAL
• REPUESTOS y ACCESORIOS
Renault
REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.c.v.)
SALTA 1160 - T. E. 23-8913

Mejore el rendimiento de su PEUGEOT 403 - 404 colocándole la LEVA ESPECIAL al distribuidor
GARANTIA ABSOLUTA
ENCENDIDO LAGO
ANCHORENA 1493 esq. ARENALES
82-4752 y 80-6446 - Cap. Fed

CITROEN
INAUGURACION de su NUEVO LOCAL
SECCION TALLER Y VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
RIVADAVIA 9230/34
Tel. 69-1649 y 4678 - Bs. As.

HIJOS de ISIDORO ANDRADES
CONCESIONARIOS OFICIALES
COMPRE SU CITROEN CON PLANES DE FINANCIACION ESPECIALES
RIVADAVIA 10418
Tel 64-9330
Liniers - Villa Luro

DINOS S.R.L.
REPUESTOS NSU PRINZ
IMPORTADOS y NACIONALES
GORRITI 3409 - Tel. 86-5321
(casi esq Bustamante)

AUTO UNION
FALABELLA, DEL RIO y FITTIPALDI S.A.C.I.F.I.
CONCESIONARIOS DE
Ind. Aut. SANTA FE S.A.
AUTO UNION D.K.W.
ISARD ARGENTINA S.A.
TALLER AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS y NACIONALES
Av. H. YRIGOYEN 7372 - Banfield
Tel. 242-3606/0096

404
ANI-CAR
DISTRIBUIDOR MAYORISTA
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS PEUGEOT
403
GIRIBONE 1199 ESQ. Av. FOREST
TEL. 54-4575 Y 55-2898
...y ahora también Distribuidor exclusivo de las "SUPER BANDEJAS GIBEST" para su PEUGEOT 403-404 (ver página novedades)

PARABRISAS ⊙ 7

https://argentoteca.blogspot.com

EDEA S.R.L.
EL EMPORIO DEL ACCESORIO

Exposición y ventas
Av. PARRAL 1901
esq. Juan B. Justo
Tel. 54-6091/5489
Bs. As.

- REJILLAS
- PARAGOLPES
- BAGUETAS
- ORNAMENTOS
- INSIGNIAS etc.
- NACIONALES e IMPORTADOS
- PARA AUTOS y CAMIONES

FABRICANTES DE ALFOMBRAS
Y ACCESORIOS DE GOMA
PARA AUTOMOTORES
Aconcagua M.R.

UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS

- ALFOMBRAS originales para cada vehículo
- ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
- SILENTBLOCKS
- JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
- PATAS de MOTOR
- GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA

STUDEBAKER NSU

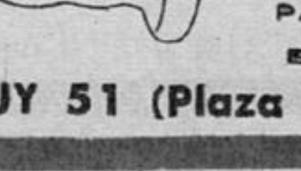
y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.

M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial

ESCRITORIO · DEPOSITO · VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

BUJES BYC M.R.

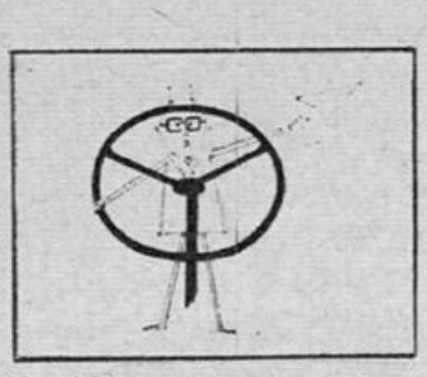
AUTOLUBRICADOS



Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas.
Para motores eléctricos, industrias, etc.

Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA · 22-9937

Correo Parabrisas



el motor es brioso, avanza rápidamente. La tapa de cilindros fue cepillada porque quemaba juntas, pero no creo que pueda ser por eso, ya que el rebaje de la tapa fue muy reducido y la compresión no ha variado casi nada. Antes de rebajar la tapa también pistoneaba.

R. — Suponiendo que el pistoneo no sea producto de la cepillada de tapa, y sabiendo que la Estanciera es un modelo 58 con "baja" (6,9) compresión, es probable que la detonancia se deba a algún punto caliente en la cámara de combustión. Este punto caliente podría ser una válvula con el platillo torcido, podría ser excesivo carbón, podría ser una bujía. También puede ser que el encendido no esté a punto (demasiado avanzado) o que exista algún defecto en el mecanismo automático de avance.

FIRMA ILEGIBLE, s/dirección.

VENTAJAS ALTERNAS

1) ¿Qué ventajas trae el alternador en lugar del generador?

R. Principalmente que carga aún a velocidades de motor. Además, es menos brusca la variación de carga al acelerar el motor. De esa forma la batería se mantiene cargada en forma más estable y dura más.

2) ¿Pueden aplicarse cinturones de seguridad en un coche que no los trae de fábrica?

R. Sí señor, claro que en cada caso hay que buscar dónde se ancla el cinturón. Se entiende que éste tiene que estar fijado al chasis y NO al bastidor del asiento.

3) Mercedes 300SL; ¿cuántos cilindros? ¿Qué potencia? ¿Cuál es su velocidad máxima? ¿Cuánto costará en la Argentina? ¿Qué tipo de combustible usa?

R. El 300SL no está actualmente en producción. Ha sido reemplazado por el 230SL, de menor precio y prestaciones. El 300SL tenía unos 240 HP y desarrollaba hasta 250 km/hora, según especificación. No sabemos qué nafta consume, pero debe ser 100.

4) ¿Por qué en la casi totalidad de los coches el diámetro de giro a la izquierda no es el mismo que a la derecha?

R. Por detalles de chasis, dirección, etc. Tenga presente que una variación de un milímetro en la proporción que giren las ruedas a la izquierda o a la derecha, respectivamente, se traduce en varios centímetros cuando se hace el diámetro del círculo completo.

MUCHAS VELOCIDADES

1) Hemos sentido hablar de que en una carrera automovilística de TC Pairetti corrió con 11 velocidades. No nos parece posible. ¿Puede ser?

R. Prácticamente hablando, no. Podría eventualmente hablarse de una transmisión que incluyera una caja más, alta y baja (aunque en ese caso el número total de velocidades estaría representado por una cifra par), pero el conjunto sería demasiado pesado y oneroso para un coche de carrera. Pairetti corre con una caja Corvette de cuatro velocidades.

2) ¿Cuáles son los motores-base que se usan en TC?

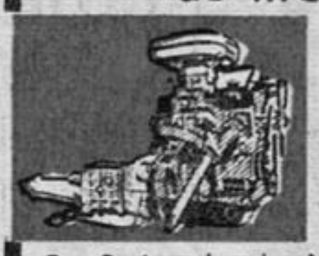
R. Los Fordistas usan el motor V8 de válvulas laterales del tipo originariamente de "100 HP." ahora tienen el doble o más...) Los Chevroletistas han usado siempre el famoso seis cilindros que se viene produciendo desde la década del 20, pero últimamente algunos se están volcando hacia el nuevo tipo de siete bancadas tal como se usa en el Super y la pick-up Chevrolet.

Ciani usa un motor Slant Six tal como actualmente se emplea en el Valiant III (con muchísimas modificaciones, por supuesto). Sabemos que hay experimentos con motores Ford seis cilindros válvulas a la cabeza.

Los motores V8 válvulas a la cabeza están prohibidos por reglamento.

3) ¿Qué principales modifi-

RECTIFICACION de MOTORES



DE BAJA CILINDRADA

Motocicletas. motonetas, microcoupes, De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec. Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas.

FABRICACION de REPUESTOS

Casa GRAF S.C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

REPUESTOS para CITROEN

MIGUEL DEVOTO e Hijos
FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781-793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.

para su CITROEN 2 CV
TALLERES "EPEVE"
REFUERZOS PARA PARAGOLPES Y DEFENSAS
SERVICIO ESPECIALIZADO
VALENTIN VIRASORO 1078
Tel. 87-3498 Bs. As.

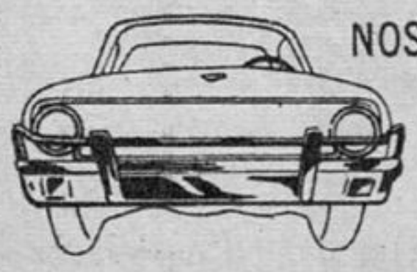
FILTROS
DOBRACO

FABRICADOS A BASE DE PAPEL CELULOSICO

FABRICADOS A BASE DE ESTOPA, PLACAS DE FIELTRO PABILO O PAÑO PLEGADO

INDUVIAL S.R.L.
INDUSTRIAS VIALES
Av. ROQUE SAENZ PEÑA 760.
4º. of. 410, Cap. Tel. 46-1878

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES



NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS

RADIOS - CALEFACTORES - FAROS
BUSCA - HUELLAS - BARANDAS
CORTINAS - VISERAS - ALETAS
DE VENTILACION - SOPORTES DE
PARAGOLPES - TRABEX - TAPIZADOS
ETC.

Jgo. de alfombras de goma piso para coches compactos Valiant - Chevrolet Falcon etc. en diversos colores.

JUJUY 51 (Plaza Once) Buenos Aires - Tel. 87-8269 y 88-2864

Jujuy 51 S.R.L.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 - BS. AS.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

FORD Falcon

SERRA LIMA S. A.

SALON DE VENTAS
Y SECCION REPUESTOS

Av. Sta. FE 3002 - tel. 83-4665/3281

Talleres: MANSILLA 3179/91
tel. 83-2134 / 5864

el accesorio para su
PEUGEOT
403 - 404
Rodaut Argentina S.R.L.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Av. SAN MARTIN 2003
59-1821

IKA - DKW - DE CARLO - ISARD - ETC.
SARMIENTO 3100
87-4623 – 88-4822

SU DI TELLA 1500
NO TIENE PROBLEMAS DE
REPUESTOS

es una afirmación de:
Redi

USE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. CASEROS 4012 - 922-3418
Av. PARRAL 1923/31 - 55-7132

El cristal curvo de su automóvil
está en
FRUMENTO
S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES Hnos.
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.
RIVADAVIA 14782
Ramos Mejía

caciones tienen los Gordini 1093 del equipo IKA?

R. No podemos dar un detalle actual, pues en la evolución de coches de competición se trabaja constantemente y lo que es hoy actual, mañana ya es obsoleto. Por supuesto que las modificaciones no salen dentro de lo que es normal en el logro de mayores velocidades en automóviles.

OSWIL, Capital Federal.

CRUCETAS Y JEEPS

1) ¿Pueden aplicársele a un Citröen 2 CV las crucetas homocinéticas del Renault 4L?

R. No tenemos el dato. Probablemente habría que hacer alguna modificación que tal vez desvirtuaría las ventajas de contar con crucetas homocinéticas. Además, el problema no es tan grande. Basta aguantar el chicoteo en la dirección cuando se vira cerrado.

2) Un libro alemán sobre manejo del DKW dice: "Se lo debe acelerar en curva para que se 'prenda' el tren posterior..." ¿No rige eso solamente para coches de tracción atrás?

R. Rige para todo tipo de coche, pero con más fuerza para los de tracción delantera. En ellos es importante entrar en las curvas relativamente despacio y salir acelerando.

3) Discrepo con Uds. en su opinión sobre Bordeu. Creo que es el mejor volante de la actualidad. Lo ha demostrado.

R. ¿Cuándo? Demostró ser muy bueno, pero no sabemos de ningún caso en que haya demostrado ser el mejor. Ha ganado carreras, por supuesto, pero otros han hecho lo mismo y más veces. Bordeu maneja muy bien, pero no exageremos la nota.

L.R.E., Córdoba.

BOLSA DE PARABRISAS

Dispongo de ejemplares de PARABRISAS *del 7 al 27 y 29 al 42, inclusive.* DR. H. M., Capital Federal.

Interesados, a PARABRISAS.

PREGUNTAS CLASICAS

1) En el Road Test del Rambler Classic 660 señalan la velocidad máxima a un promedio de 146,4 km/h. ¿Cuál sería su velocidad total?

R. Nuestros ensayos de velocidad máxima se efectúan haciendo correr el coche testeado varias veces en sentido alternativo, efectuándose después el promedio de las velocidades establecidas en las distintas corridas. De esa forma, se anulan los efectos del viento ambiente y de la pendiente que pudiera haber (aunque, por supuesto, se empieza por escoger un tramo de camino en el cual sea mínimo el declive). Siguiendo normas establecidas internacionalmente para la medición de performance de automóviles, la velocidad máxima queda definida como el promedio de dos o más corridas en sentidos alternativos. Si bien en un sentido siempre alcanzará más velocidad que en el otro, la cifra real es la promediada, pues la influencia de pendiente y/o viento no puede tomarse en cuenta como velocidad real.

Destacamos, al hablar de "normas establecidas", que éstas han sido fijadas por la costumbre y no por ningún organismo internacional.

2) En la lista de automóviles 0 km. de PARABRISAS *43, el Classic 660 figura a $ 707.500, sin embargo el concesionario IKA de Olavarría lo vende a $ 848.000. ¿Cuál es la causa de esa diferencia?*

R. Durante mucho tiempo nos resistimos a publicar precios de coches nuevos precisamente por motivos como ese (distintos precios en distintas plazas, fluctuación de precios, etc.). En el caso aludido, influye el flete y la diferencia entre el precio del auto "pelado" cotizado por IKA en puerta fábrica, y el auto que llega al concesionario con algunos accesorios. Lógicamente, las listas se confeccionan con el mayor cuidado posible. Es un servicio que brindamos y diferen-

DKW
MANEJE SU INVERSION
COMPRANDO UN
AUTO UNION

varios planes de financiación
CON RADIO Y CALEFACCION
Elija el color de su DKW en
GUILLERMO J. GAINZA PAZ
automóviles S.R.L.
En la rotonda de Av. del Libertador y Av. Gral. Paz
Talleres Propios Autorizados DKW

ARONDE VDT
SIMCA
REPUESTOS y ACCESORIOS
SIMCA FIAT
IMPORTACION FABRICACION
E. BECERRA, FANDIÑO y Cía.
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fe 3200
Tel. 83-2963

REPUESTOS ACCESORIOS
DE CARLO - ISARD
ISETTA - HEINKEL - NSU
arcavi s.r.l.
VIAMONTE 2955 - Tel. 86-5646 - Cap.
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

LA MEJOR CALIDAD EN REPUESTOS Y ACCESORIOS DE CARROCERIA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR

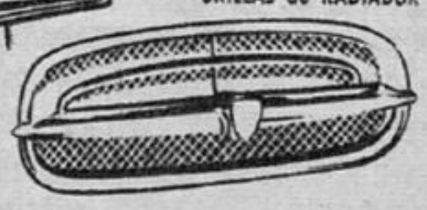
CUBRELLANTAS, TAZAS y SUPER-TAZAS para RUEDAS

FAROS BUSCAHUELLAS y AUXILIARES

AROS de FARO y UNIDADES OPTICAS

BRAZOS y CEPILLOS LIMPIAPARABRISAS

ORNAMENTOS SOBRE CAPOT y GUARDABARROS



GRILLAS de RADIADOR

Ventas: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974 Fábrica y planta de colocación: TRIUNVIRATO 3655 · Bs. As. CROMOSOL S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

REPUESTOS

AUTO UNION

GRACIELA - INSTITEC

RECAMBIO DE CIGUEÑALES
EN EL ACTO

CASA AMBROSINO

J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ

UGARTECHE 3288 - Bs. As.
TE. 71-9751

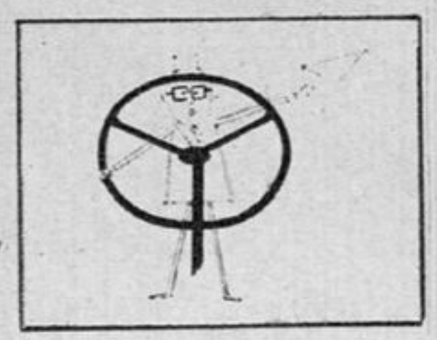
MECANICA AUTOMOTRIZ

ARIAS PAZ: Manual de automoviles-Edición 1964 $ 800
ANDERSON: Reparación y ajuste de motores de automóviles ..... $ 900.
FERPI: Reparación de automóviles y camiones ... „ 750.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Citroen 2 CV ..... „ 150.
PINTO: Reparacion y ajuste de automóviles Fiat 1100 y 1200 ..... „ 200.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Renault Dauphine ..... „ 200.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles De Carlo 700 ..... „ 200.
M. FORD: Manual de Reparaciones de Motores V8 y 6 cilindros 37 - 46 ..... „ 200.
RICCI: Servicio Mecánico del DI TELLA 1500... „ 600.
BENOIST: Servicio mecánico del Chevrolet..... „ 380.
MORETTI: Reparacion y ajuste de automóviles. Fiat 600-D (750) ..... „ 150.
BENOIST: Reparación y ajuste de automóviles Mercedes Benz ..... „ 200.
VON DER: Servicio Mecánico del Volkswagen.... „ 380.
VICENTE: Trucaje de motores de 4 tiempos (preparación de autos de carrera) .... „ 300.
VICENTE: Transmisiones modernas..... „ 350.
PARRA: Lubricantes su empleo y selección..... „ 350.
VICENTE: Técnicas de conducción del automóvil.. „ 350.
VILAMITJANA: Organización del taller del automóvil $ 350.

Editorial América Técnica, Vanini, Lopez y Cia
CORRIENTES 1933 - T.E. 45 6341 - Bs. As.

casa Lero S.C.A.
VENTAS por MAYOR
ELECTRICIDAD
Y ENCENDIDO DEL
AUTOMOVIL
IMPORTADO
y NACIONAL
Av. Juan B. JUSTO 3402
Tel. 58-3400-7400 Bs. As.

Correo Parabrisas



cias inevitables merecen ser perdonadas.

SIMPLE POR DOBLE

Tengo interés en permutar un eje simple de jeep, y su correspondiente caja de velocidad, por un eje delantero con diferencial y la caja de velocidades con caja de transferencia, para jeep doble tracción. Yo poseo un '57 doble tracción y no uso la parte frontal... tal vez haya alguien que quiere convertir un jeep "simple" a "doble".

Cartas a CORREO PARABRISAS serán redespachadas a nuestro lector.

J.A.M., Capital Federal.

EXPERIENCIAS CITROENICAS

Soy lector de esa revista desde su aparición y estoy contento con ella tal como es... creo superflua la sección de autos usados, deberían publicarla número por medio...

Respondiendo a un deseo reiterado por Uds., hago llegar mis experiencias en un viaje Buenos Aires-Bariloche-Tierra del Fuego con un Citröen 2 CV, 10.000 kms. Su actuación no ha sido tan buena como yo esperaba...

En rutas pavimentadas su andar es inobjetable, 75/80 km/h. con carga máxima, lo que se encuadra dentro de las reglamentaciones en vigencia... Cuando uno debe adelantarse a otro vehículo se nota la falta de HP... sobrepasar un camión de 20 mts. de largo que corre a 70, exige mucho tiempo.

Cuando se abandona el asfalto, a poco de salir de Bahía Blanca, también quedan ahí algunas virtudes del cochecito; la cuarta velocidad difícilmente vuelva a colocarse hasta la vuelta. En ripio y con el fuerte viento característico de la Patagonia difícilmente se superen los 50 km/hora; el viento cruzado ejerce notable influencia y hay que aferrarse al volante para contrarrestar la deriva. Trepar cuestas prolongadas no constituye un problema pero debe llevarse en segunda y lógicamente existen largos cañadones donde luego de un par de horas no se logra avanzar más de 50 kilómetros.

En caminos de piedra y serrucho no hay peligro de que se le caigan a uno los dientes, gracias a la excelente suspensión. Pueden romperse algunas chapas y soportes soldados a punto, incluyendo los paneles de las puertas que tienden a agrietarse. Los pernos de suspensión (no los resortes) probablemente se rompan; su reparación es sencilla aun en la huella y con las herramientas de a bordo.

En la nieve o barro liso, avanza lenta pero firmemente. Si la huella es profunda su poco despeje del suelo lo deja colgado de la cresta con las ruedas en el aire. Dicen que en este caso se toma el coche entre varias personas y se lo lleva a lugares más firmes; esto no pasa de ser una fábula. A mí, sólo me sacó la oportuna intervención de una "Champion" de Vialidad, cuyo personal siempre está dispuesto a dar una mano.

Donde uno se lleva una verdadera sorpresa es cuando se deben vadear ríos, arroyos o extensas lagunas y el nivel del agua llega al piso del auto. El acongojado viajero espera quedarse a cada rato, pero el "patito" siempre sale a flote en lugares increíbles para su tamaño.

Al sur de Comodoro Rivadavia ya no se vende nafta especial y se debe usar común, resultado, el "patito" pistonea. El consumo de combustible es espectacular, he comprobado hasta 400 km. con 20 litros. Fuera del pavimento, escasamente se consiguen 250 km. con 20 litros.

El servicio mecánico en la Patagonia es escaso o nulo. En Río Gallegos quedé más de diez días inmovilizado por haberse quemado el inducido de la dínamo, sin encontrar repuestos ni quien lo arreglara. Esto me obligó a viajar hasta Comodoro (1.000 km.) marchando sólo de

IMPORTADORES
UNA GRAN ORGANIZACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES

RADIOS - DEFENSAS - VISERAS
VOLANTES SPORT TIPO NARDI
MOLDURAS - REJILLAS - MANIJAS
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
COLOCACION EN EL ACTO

Detroit S.C.P.A.
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41
T. E. 54-5649 Bs. As.

Borgward
REPUESTOS Y ACCESORIOS
ISABELLA
B 611 - R-D
SERVICIO MECANICO COMPLETO
TEDMA S.R.L.
CONCESIONARIOS OFICIALES
CONSTITUCION 1049 - 26-0373 Bs. As.

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE
SU COCHE QUEDARA
AUTOMATICAMENTE
ASEGURADO
ANTIRROBO
AUTOMATICO

NEIMAN

TRABA DIRECCION
CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE
Y ARRANCA
AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE
QUE PERMITE EL
MOVIMIENTO
SIN CONTACTO

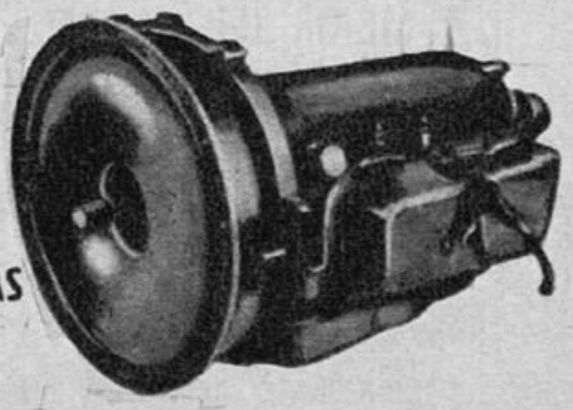
Marcas que lo adoptaron en Europa:
RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT, etc.

Colocación inmediata en:
Estanciera, Jeep, Isard, Fiat, Peugeot B. M. C., Simca etc.

AHORA FABRICADO en ARGENTINA
CRAMER 3065 - T. E. 70-8572

MECANICA - AMORTIGUACION - FRENOS
SUSPENSIONES - CHAPA Y PINTURA
Especialidad
PEUGEOT
DE CARLO
NSU
JUAN C. SANTI
TALLERES MECANICOS
REPUBLIQUETAS 2822-28
Tel. 701-3788 - Bs. As.

Ahora
SOLUCIONE LOS PROBLEMAS
DE SU CAJA AUTOMATICA
EN EL DIA
DIRECCIONES HIDRAULICAS
INSTRUMENTAL COMPLETO. AMPLIO STOCK DE REPUESTOS LEGITIMOS. SERVICIO DE ASESORAMIENTO TECNICO
CAJAS DE RECAMBIO DE TODAS LAS MARCAS
ENVIOS AL INTERIOR



DE MARCO Hnos. S R.L. LORIA 418 - 89-7685/3285 Bs. As.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

día, con la sola carga de la batería y el Jesús en la boca... y una queja; notifiqué a la fábrica, me contestaron rápida y cortésmente, pero desentendiéndose del problema, pese a que no había superado el período de garantía.

En síntesis; creo que el Citröen 2 CV "puede ser inimitable" dentro de su categoría y no saliendo del asfalto, pero los viajes continuos y prolongados en zonas como las que he descripto desbordan sus posibilidades y es probable que luego de 50.000 km. los restos del autito tengan cabida en un maletín. Cualquiera, aun con poca experiencia, puede hacer un viaje de esta naturaleza si no se olvida la maquinita de afeitar...

Muchas gracias por su interesante carta. Nos parece que es usted un poco injusto con su autito al insinuar que el rendimiento obtenido no se ajustó a lo que usted esperaba. Los problemas de falta de potencia de reserva para sobrepasos, podían ser ya conocidos sin tener que ir a Tierra del Fuego para conocerlos.

Evidentemente no se puede levantar un 2 CV con la mano. Calcule un peso máximo del orden de los 800 kilos. Si se estima que un hombre bastante fuerte puede levantar 70 kilos, harían falta aproximadamente 12 hombres para levantar un 2 CV. Además, hay que levantarlo mucho porque la suspensión es de gran recorrido y la carrocería tiene que estar bastante arriba antes que las ruedas despeguen del suelo.

Nuestra experiencia es de que el 2 CV no debe pistonear con nafta común. Muy posiblemente, su coche estaba fuera de punto.

El "service" en zonas lejanas es un problema grande, pero si bien no todos los fabricantes se han esforzado lo debido en este importante aspecto, también conviene ver un poquito la otra cara de la moneda. En la zona a la cual usted alude, siempre ha existido la conciencia del auto grande. Por ese motivo es difícil *a priori* vender autos chicos. Donde haya venta muy difícil, es también difícil que el fabricante se avenga a establecer toda una organización de "service" para que le caiga algún auto de cuando en cuando. Especialmente desde que los concesionarios son empresas particulares y para que se hagan cargo de una concesión, el negocio tiene que interesarles.

HENRY J

Tengo un auto Henry J al cual le falta el cromado del capot. ¿Alguien tiene idea de quién me lo puede conseguir?

A.J., Bahía Blanca.

Las cartas dirigidas a CORREO PARABRISAS serán enviadas a nuestro lector.

FORD BLANDO

Muchos lectores han tenido problemas de coches con elásticos muy duros... Yo también tuve ese problema hasta que me indicaron dónde solucionarlo. Mi Ford '39 quedó "como hamaca". El taller es: Elásticos Gutiérrez, Maipú 275, Ciudadela, Pcia. de Buenos Aires.

Agradecemos mucho la información y la trasladamos, sin compromiso, a los interesados.

CERO KILOMETRO

¿Cómo pueden opinar con exactitud —consumo, velocidad máxima, aceleración, etc.— siendo el Chevrolet testeado un "0 km." y teniendo en cuenta que un juicio sólo puede hacerse después de los 5.000 km...? Ustedes mencionan esto pero no lo toman lo suficientemente en cuenta.

R. Eso es lo que cree Ud. En primer lugar, el Chevrolet nos fue entregado con cero kilómetro, pero tenía varios miles cuando llegó el momento de hacerle las pruebas de aceleración frenaje y consumo en el Autódromo Municipal.

Por otra parte, nosotros siempre pedimos los coches ya ablandados. En algunas oportunidades las fábricas, por razones de organización interna, nos entregan coches flamantes. En ese caso se los somete a un ablande antes de llevarlos al Autódromo para el test. Durante el tiempo de ablande se analizan los aspectos subjetivos no afectados por "lo nuevo" del motor.

CAMBIO DE MOTOR

Uds. publicaron una carta preguntando si podía adaptársele un motor Ford a un Hudson. La respuesta estaba muy bien, pero quiero agregar algunas cosas más. Aparte de los principales aspectos que Uds. consignan, hay que considerar capacidad del radiador, cámaras de agua, relaciones de caja y mando final, etc. El Hudson usa un embrague distinto al del Ford y hay que cambiar también éste o en su defecto hacer una adaptación prolongando el cubrevolante y reforzando la directa. Lo que ante-

■ TODOS LOS MODELOS
■ COLORES A ELECCION

LLEVESELO HOY

CON MUY POCO CONTADO (O SU COCHE USADO) - EL RESTO LO PAGA EN CUOTAS MENSUALES DE

$ 9.967

PEÑA S.A.
CONCESIONARIO IKA
AV. SAN MARTIN 5702

https://argentoteca.blogspot.com

ajusta
su motor
MOTALOY
mientras Ud. maneja

- Descarboniza y da plena compresión
- Remetaliza cilindros y pistones
- Reajusta a nuevo los cilindros, aros y válvulas
- Economiza aceite y combustible

monroe

IMPORTADO DE EE. UU.

En venta en las principales casas del ramo y en
Cía. DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ S. A. C. I.
Representantes exclusivos.

Bmé. Mitre 559 T. E. 30-3100/5100

VALDEL S.R.L.

En el volante...

COMODIDAD ES SEGURIDAD!

Conduzca
COMODO Y SEGURO
con
SISTEMA Delgado
INDUSTRIA ARGENTINA

INDUSTRIA ARGENTINA

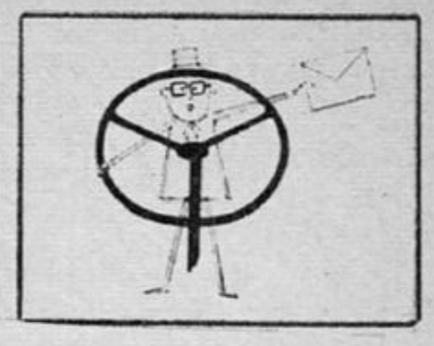
EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

- Sumamente flexible y durable
- Suela de goma integral, exclusiva de Sistema Delgado.

67-69-270-21
Mamón sport
Pegado

FLORIDA ESQ. CORRIENTES
CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784 - Avellaneda: AV. MITRE 289
Rosario: CORDOBA 1090 - Mar del Plata: RIVADAVIA 2637
Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434 - C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.

Correo Parabrisas



cede es costoso y difícil de realizar, o de conseguir quien se ponga a hacerlo.

Los que han hecho el cambio son gente experta, paciente y que han tenido el motor y caja a reemplazar con anterioridad, pues con las variaciones de precio de repuestos han debido afrontar diferencias de costo que ni soñaron. Un amigo realizó el trabajo, cambió radiador, puso ventilador de 6 paletas, y cambió la relación de diferencial, poniendo el 3,54 de Ford, pues con la original el coche salía "escarbando". El auto ahora anda muy bien...

Agradecemos mucho la información de nuestro gentil lector. E.A.D., Capital Federal.

FRENOS ELECTROMAGNETICOS

1) ¿Existe en la actualidad un automóvil con frenos electromagnéticos?

R. No, señor. Embrague electromagnético sí, ventilador electromagnético también, pero frenos no.

2) ¿Correrán en Turismo Mejorado los nuevos Falcon V8, Rambler con motor Tornado, etc.?

R. Creemos que sí.

3) ¿Por qué no otorgan registros a los menores de 18 años? Entiendo que en Estados Unidos se puede manejar a los 16...

R. En algunos estados, sí. En otros, no. En nuestro país los códigos que legislan en materia de responsabilidad civil son el principal obstáculo al otorgamiento de registros de conducción a menores de 18 años. Eso dejando de lado la conveniencia o no de reducir la edad mínima reglamentaria para manejar.

4) ¿Qué resultado da la trasmisión hidrostática?

R. Es muy nueva y aún es poco lo que se sabe. No obstante, el prestigio de la firma Lucas hace suponer que no habrá problemas con él.

5) ¿Es cierto que Oscar Gálvez está preparando un Falcon Six para TC? ¿Qué potencia tiene un TC actual?

R. No sabemos. Debe tener algo de 220-240 HP, quizás un poco más.

D. E. P., Ranelagh, Provincia de Buenos Aires.

VARIAS Y SURTIDAS

1) A un coche estacionado en garaje durante 5 ó 6 meses, sobre el cual no se tomó providencia alguna, aparte de cargar la batería ¿hay que hacerle otra cosa?

R. Teóricamente, habría que sacar las bujías, verter aceite por los orificios, y hacer andar el motor con el arranque o manija, si tiene; en la práctica, puede ponerse en marcha "derecho viejo" sin inconvenientes.

2) ¿En qué casos se puede, o es necesario, efectuar un rebaje?

R. No es fácil condensar toda una "filosofía de manejo" en un párrafo. Los rebajes se hacen, primeramente, cuando la velocidad del auto disminuye por debajo del mínimo aconsejable para la marcha en la cual está, y en segundo término, cuando se coloca una marcha inferior para frenar o estabilizar el auto.

3) ¿Cómo se hacen rebajes con velocidades sincronizadas?

R. Con velocidades sincronizadas, la operación no podría ser más sencilla. Suponiendo que el coche ande despacio y se quiera colocar la 3ª basta pasar la palanca a esa posición. Si anda más ligero y se desea colocar la marcha inferior para frenar, se acelera el motor y se pasa la palanca de cambios.

4) ¿Perjudica el motor de un De Carlo andar durante tres o cuatro horas a 20 (en 2ª) ó 30 (en 3ª)? ¿Recalienta?

R. No, señor, muy al contrario. En el caso de los coches enfriados a agua, la mayor proporción del efecto refrigerante viene del avance frontal, colaborando el ventilador en una función puramente auxiliar. Entonces, cuando anda despacio, y prácticamente no hay velocidad de avance, puede recalentar en tiempo caluroso (aunque algunos coches con enfriamiento a agua dependen casi exclusivamente del ventilador, Fiat 600, por ejemplo). En el caso de los coches enfriados a turbina, el avance frontal no influye; el enfriamiento es puramente una función de la *velocidad de rotación del motor*, y no de la velocidad del coche.

5) ¿En qué taller puedo hacer colocar un medidor de nafta y aceite?

R. En las páginas de avisos agrupados de PARABRISAS y otras publicaciones especializadas, aparecen frecuentemente anuncios de establecimientos que se dedican a esto.

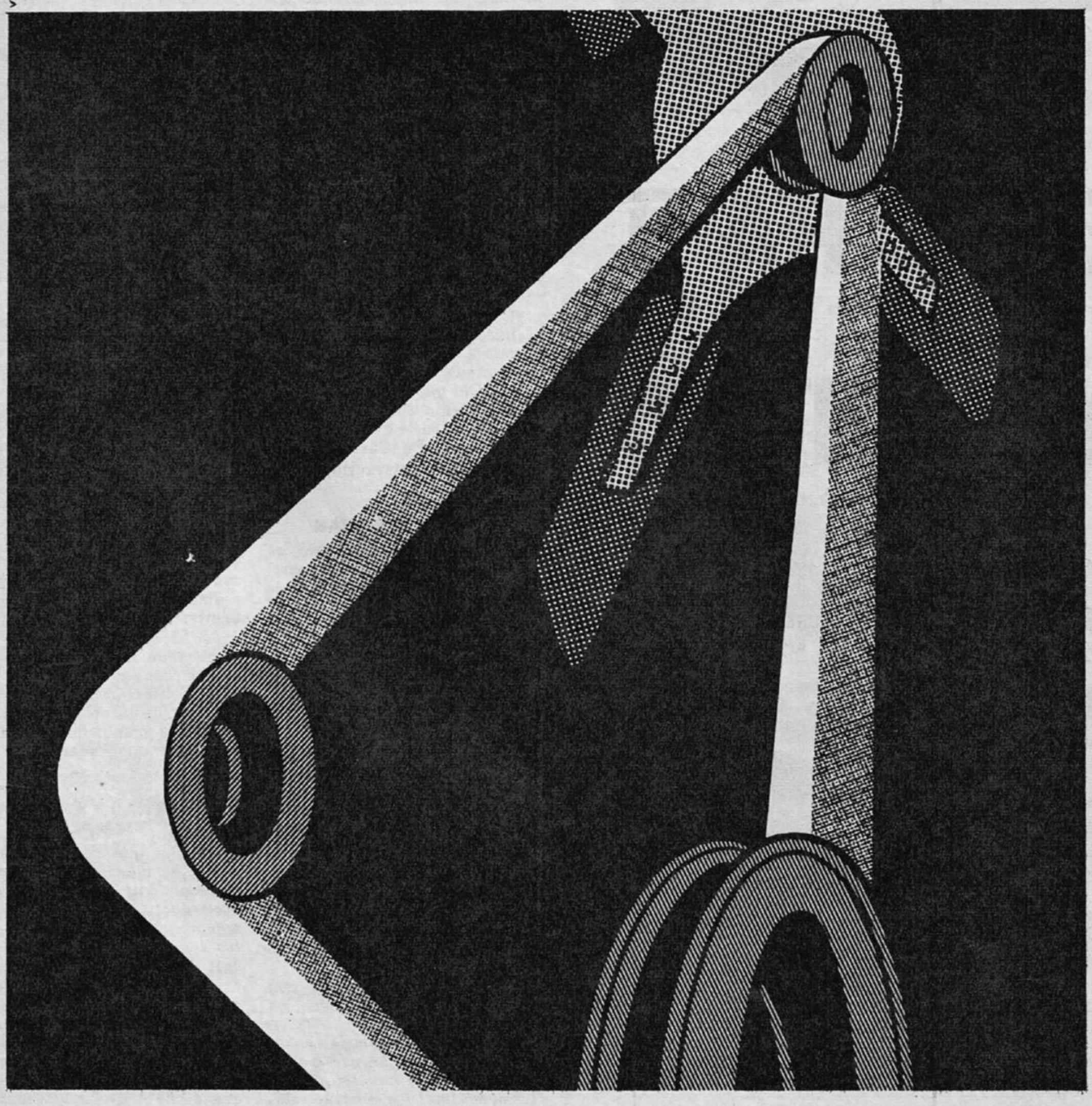
6) Urge la necesidad de que publiquen un artículo sobre la tan mentada "conducción deportiva" y otro que sea de utilidad práctica para los usuarios de coche De Carlo. ¿Para cuándo la nota del Sr. Hauque?

R. Hemos publicado muchas notas sobre conducción en PA-

https://argentoteca.blogspot.com

última palabra en correas

V 149



correas en V para automotores

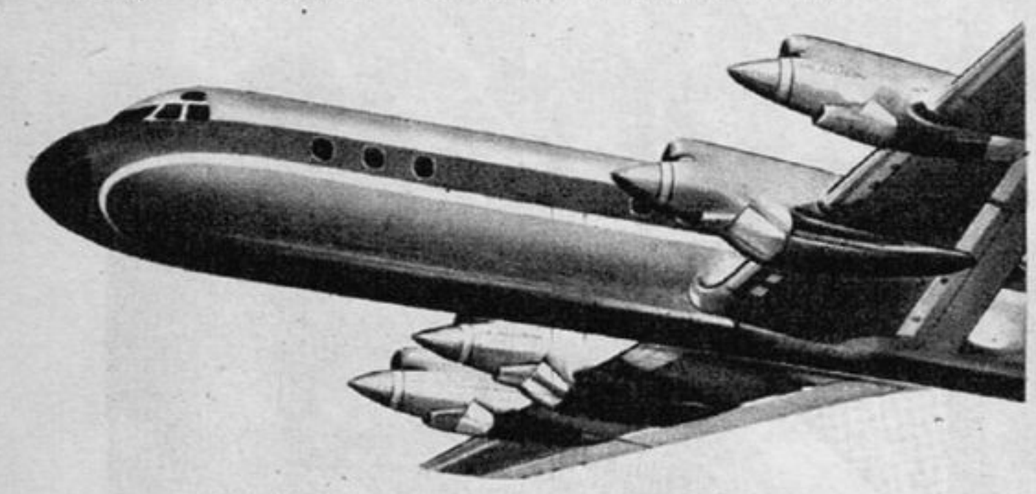
Para brindar al usuario como es tradición en la empresa, las mejores correas para automotores, PIRELLI acaba de incorporar a sus plantas equipos nuevos de la más moderna maquinaria. En base a materias primas científicamente seleccionadas y avanzados procesos de elaboración, se ha logrado obtener así las correas para automotores de máxima duración.

PIRELLI

sintex

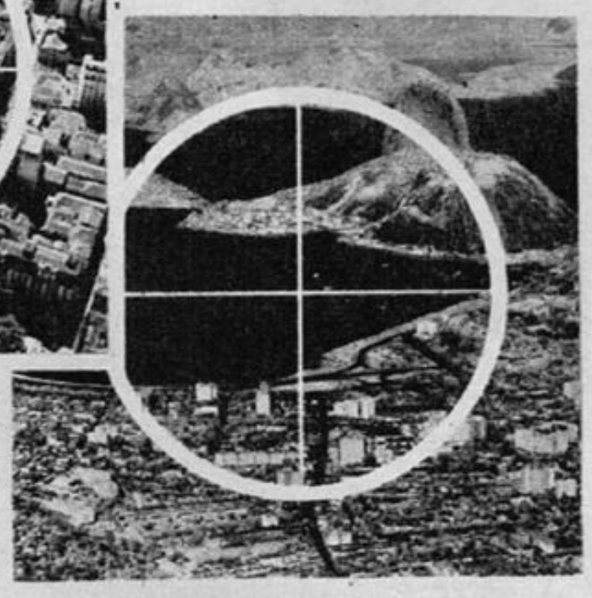
https://argentoteca.blogspot.com

Para viajar a BRASIL
ES MAS CONVENIENTE



TURBOPROP
ELECTRA II
RECORD DE PUNTUALIDAD
lo lleva
AL CENTRO
de San Pablo y Río de Janeiro
ATERRIZA EN CONGONHAS Y EN SANTOS DUMONT.
EXTRAORDINARIO CONFORT. NOTABLE ECONOMIA

CREDITOS HASTA
EN 18 MESES

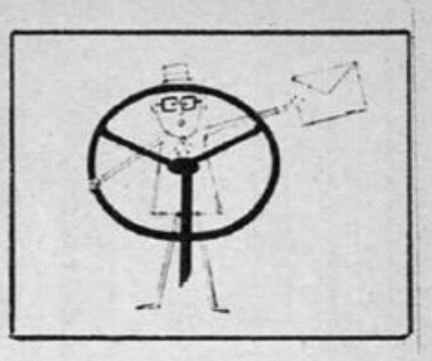


CONSULTE A SU
AGENCIA DE VIAJES

...y siempre el BOEING 707, con 3 frecuencias semanales a Nueva York, vía Río.

Servicios de REAL
jerarquía prestados con la eficiencia de
VARIG Airlines
máxima categoría internacional
DIAGONAL NORTE 950 - 35-5431
En Córdoba: 25 de Mayo 192, 2º
En Mendoza: Av. España 1248, 3º

Correo Parabrisas



RABRISAS. Recorriendo la colección Ud. encontrará indicaciones sobre la mejor forma de andar en ruta, ciudad, barro, etc. La nota de Elías Hauque sobre mantenimiento del De Carlo, ha sido recibida y será publicada en un par de meses.

7) "Ud y el Automóvil..." debe publicarse en todos los números. Si es por falta de espacio, podrían suprimir el "Noticiero Argentino" ya que de eso se encargan los periódicos que cuestan $ 7.—.

R. PARABRISAS es una publicación que circula extensivamente en el comercio y la industria. A ellos, "Noticiero Argentino" les resulta de gran valor. La publicación de "Ud. y el Automóvil ¿Se conocen?", se hace con la frecuencia que permiten las notas de interés más actual.

8) ¿En qué marcha corresponde subir a 30 km/h. la pendiente de la calle Corrientes?

R. En un De Carlo, en 2ª.

DECARLISTA SATISFECHO, Capital Federal.

AUTO UNIONANAS

1) El Auto Unión 1000S es lubricado por nafta y aceite. Ya que no hay problema de que sea necesario calentar el aceite frío depositado en el cárter, ¿es necesario calentar el motor antes de salir?

R. No, señor. En tiempo muy frío conviene hacerlo andar unos 30 segundos o un minuto para que se entibie el metal de la cámara de combustión. También en mañanas frías debe andarse a ritmo prudente hasta que se entibie el lubricante de la caja de velocidades y el diferencial.

2) ¿No les parece un error de la fábrica no colocar la cortinita en los modelos nuevos? El mío alcanza su temperatura óptima recién después de unos 10 kilómetros de andar...

R. La cortinita es muy útil y debería figurar en todos los coches sin excepción.

3) Al hacer un rebaje el motor no recibe mezcla, por lo tanto no se lubrica correctamente. ¿Le hacen mal los rebajes colocados a la velocidad máxima de la marcha inferior?

R. Los rebajes colocados a la velocidad máxima de la marcha inferior deben hacerse solamente en carrera. No hay absolutamente ningún motivo que los justifique andando en la calle. No obstante, el Auto Unión ha demostrado poder ganar Grandes Premios aún después de cinco mil kilómetros de este rudo tratamiento. Vale decir, que los rebajes no son problema.

4) El Auto Unión de Formisano ¿qué cilindrada, HP, compresión y velocidad máxima tiene?

R. Eso..., va a tener que preguntárselo a Formisano. En cuanto a velocidad, en una oportunidad nos escribió un lector que dijo haber cronometrado el Auto Unión de Formisano a 171 km/hora.

5) ¿Por qué no le hacen un Road Test a los escapes tipo Abarth? ¿Están permitidos por el Código de Tránsito? ¿No les parece incorrecto que manden autos al corralón por "escape deficiente" porque al "zorro" le parece que hace ruido? Todo depende del oído que tenga el inspector que pare el auto. ¿Si me para uno medio sordo?

R. Si lo para uno medio sordo no va a tener ningún problema. La cuestión va a ser si lo para uno con excepcional sensibilidad auditiva... Estamos completamente de acuerdo con Ud. Creemos, sin embargo, que la Dirección de Tránsito ya está estudiando métodos menos arbitrarios de definición de nivel sonoro. Por de pronto, existen amplios antecedentes mundiales que la Dirección, seguramente, no debe desconocer.

6) Si me contestan la carta les mando un manual de Plymouth '34...

R. Contestamos la carta porque era de interés general. Pero si nos manda el manual, se lo vamos a agradecer...

JUAN MAGOYA, Cap. Fed.

FRENADO EN DOS TIEMPOS

1) ¿Por qué en un coche con motor de dos tiempos el efecto de frenado al levantar el pie del acelerador, es sensiblemente menor que en un motor de cuatro tiempos?

R. El fenómeno, si bien no excesivamente complejo, es de análisis un poco largo para una contestación de esta índole, pero podemos resumir así: el sistema de admisión y escape por lumbreras es menos eficiente que el de válvula alternativa; vale decir, en cada ciclo motriz se genera menos presión en el cilindro. Parte de esa deficiencia se recupera ya que hay una explosión por cilindro y por revolución, no una cada dos revoluciones como sucede con los motores de cuatro tiempos. En la aceleración no hay una diferencia muy marcada, pero en la desaceleración se observa mucho más la falta de eficien-

https://argentoteca.blogspot.com

cia del sistema de lumbreras, es decir, el sellado es mucho menos efectivo y por lo tanto lo es también el frenado "por compresión".

2) La rural Universal 1000 S ¿qué velocidad máxima desarrolla? ¿Cuáles son las velocidades en cada cambio?

R. Estamos gestionando la entrega de una unidad 1000S para Test. En la debida oportunidad confiamos en poder contestar sus preguntas.

3) Si en el mixto del Autódromo un coche corta por la cuerda (geométrica) subiendo en la primera parte de dicha curva las ruedas izquierdas al pasto, y en la segunda las ruedas derechas, cortando camino ¿es pasible de sanción?

R. Sí, señor. Ese procedimiento es antirreglamentario. Que no siempre se cumplan los reglamentos, es otra cosa...

M. J. F., Capital Federal.

ESCUDADOS

Referente a lo manifestado por Uds. en los números 40 y 45 de la sección CORREO PARABRISAS en lo que se refiere al caso Loeffel, queremos aclarar:

1) El Sr. Carlos Loeffel no está en inferioridad de condiciones sino a la altura de cualquier volante...; toda persona carente o imposibilitada de su miembro inferior izquierdo, puede conducir perfectamente con el extraordinario invento del Sr. Loeffel.

2) Por deducción del punto 1º consideramos utilísimo a la sociedad el poner al alcance de cualquier lisiado las posibilidades de conducir. Como Uds. estarán enterados, el coche del Sr. Loeffel carece de pedal de embrague, siendo éste reemplazado por un sistema transistorizado, cuyo funcionamiento se realiza oprimiendo un botón en la palanca de cambios.

3) Cualquier periodista que juzgue a un corredor, debe antes saber por lo menos, la actuación deportiva del mismo. Recordemos que en el último Gran Premio Turismo de Carretera, el Sr. Carlos Loeffel se clasificó en la primera etapa en la 7ª colocación siendo de la partida más de 100 volantes. No toquemos la especialidad Mec. Nacional, puesto que pasarían un papelón; y dos semanas antes de salir a la venta el Nº 45 de PARABRISAS, *el "incapacitado" Sr. Loeffel triunfó en el circuito de Ensenada, batiendo el récord de Santiago L. Saigós y superando a volantes como Pairetti, Casá, Cupeiro, Roux, Peduzzi, Caparrós, Galluzzo, etc.*

4) Seguramente, Sr. Director, que la publicación de dichos artículos no pasaron por sus manos, porque, de ser así, una revista de la categoría de PARABRISAS *habría prohibido la publicación de dichos artículos tan bochornosos.*

Si revistas deportivas y diarios de todo el país como ser El Gráfico, La Razón, Ultimo Momento, Coche a la Vista, Velocidad, Ases y Motores, La Prensa, La Nación, *etc., etc., y periodistas como F. Kirbus, A. Merlo, A. Cando, L. Sojit, E. D'Agostino, etc., han elogiado tan loable esfuerzo, ¿cómo es posible que un señor o señores escondidos en el anonimato de CORREO PARABRISAS se permitan publicar un artículo de tal naturaleza, que ni tampoco se aceptaría en un vulgar pasquín.*

Señor, director, rogamos a Ud. que estas líneas sean publicadas en vuestro CORREO PARABRISAS, ya que si fuesen enviados directamente a dicha sección, los "escudados" señores "periodistas" no la publicarían por razones obvias. Nuestro interés en que la presente se publique, reside en dejar bien sentado el prestigio de corredor, hombre de bien "que hace bien a la sociedad y no "nada inútil" *del Sr. Carlos Loeffel.*

R. Evidentemente, los firmantes de la carta no leyeron muy

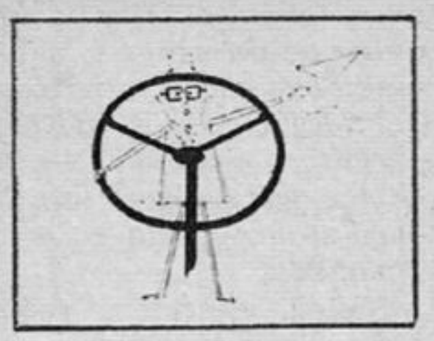
RAMBLER

Es Más Coche!

Véalo y compruebe personalmente sus ventajas visitando al concesionario Rambler de su zona.

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas



atentamente las líneas que objetan tan duramente. Quien calificó de "correr en inferioridad de condiciones" a la actuación del Sr. Loeffel no fue PARABRISAS, sino el anónimo firmante de la carta publicada en la página 8 del Nº 45 de esta revista. El comentario de PARABRISAS fue que: si Loeffel participa en inferioridad de condiciones, nada tiene que hacer en una pista; y que opinábamos que los médicos que autorizan la participación deportiva de Loeffel piensan que las adaptaciones efectuadas a su auto compensan su impedimento. Creemos que el concepto es bastante claro y no comprendemos el porqué de la reacción de nuestros lectores, que evidentemente examinaron la publicación en forma muy superficial.

Las carreras de autos no tienen lugar para sentimentalismos; si Loeffel corre, es porque tiene tanto derecho como cualquiera. Si su impedimento pone en peligro la integridad física de sus ocasionales rivales, o la suya propia, entonces no debería correr. Evidentemente, los médicos, cuya palabra es la definitiva, no piensan así, por eso lo aprueban.

No conocemos el detalle de la modificación efectuada al auto de Loeffel, pero los sistemas de desembrague automático o semiautomático por servomecanismo se conocen desde hace muchos años —veinte, por lo menos—. En Europa, donde tanta gente quedó minorizada por acciones de guerra, circulan muchos miles de automóviles con algún tipo de adaptación. En nuestro país también hay muchos automóviles adaptados para el uso de personas lisiadas. Evidentemente, éstos no circulan en inferioridad de condiciones, si no no obtendrían registro.

Lo de "escudados" es gratuito. Los redactores de PARABRISAS figuran junto al sumario. Los colaboradores firman.

CADENAS

Nos permitimos hacer referencias a un artículo publicado en el Nº 41 de abril de vuestra revista, en las páginas 58 y 59 titulado "Cómo manejar en el barro". El cuadro arriba a la derecha se titula "Cadenas - su venta no está racionalizada. Hay que hacerlas en casa".

Al respecto, cúmplenos informarles que nuestra fábrica produce las llamadas cadenas pantaneras para autos y camiones desde el año 1920, habiendo entregado en ese ínterin miles y miles de pares confeccionados para las distintas cubiertas según tipo de coche.

En la actualidad estamos fabricando también una cadena para nieve a raíz del continuo incremento de los deportes de invierno. En cuanto a la calidad de nuestras cadenas les informamos que se confeccionan según normas internacionales y resultan sumamente efectivas.

Desearíamos que ustedes hagan conocer lo expuesto a sus lectores, cumpliendo así con la función de su publicación...

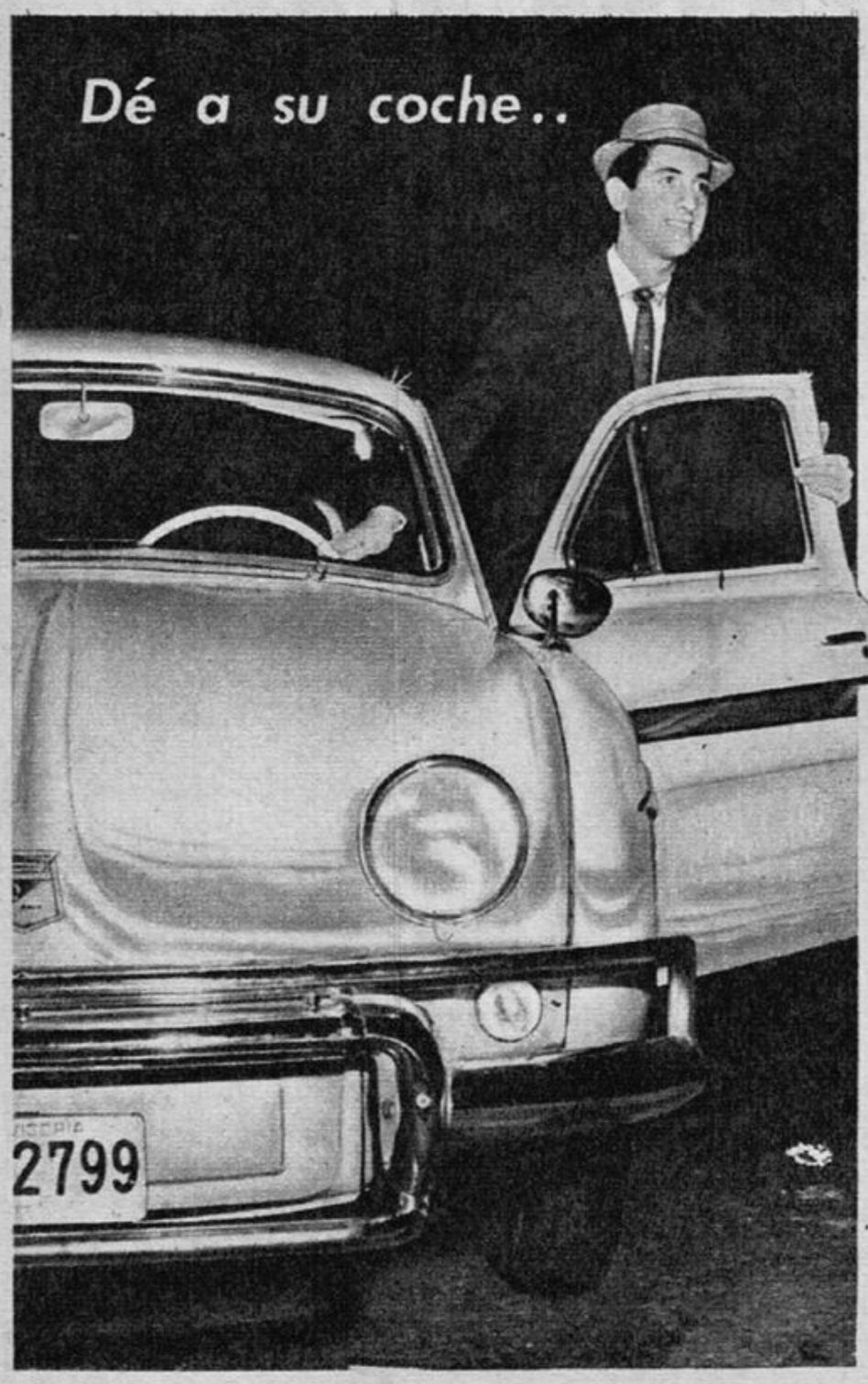
Agradecemos mucho la información e invitamos a los interesados a comunicarse directamente con la empresa firmante de esta amable carta. Por tratarse de una empresa comercial, en este caso dejamos de lado nuestra práctica de no publicar nombres y direcciones de firmantes.

La empresa es: Menzel, Fischer y Cía., Florencio Varela 69, Avellaneda, T. E. 22-7326. Dirección telegráfica, MEFICO - AVELLANEDA.

IKICAS

1) El Rambler '62, ¿es más estable que el '63?

R. La comparación que nosotros hemos hecho no es muy directa. Del '62 testeamos una cross-country y del '63 un sedan cuatro puertas. Nos pareció como idea general que la rural era un poco más estable que el sedan, pero eso es sumamente subjetivo y además, a un año de distancia las diferencias impalpables desaparecen. Por otra parte, aun de existir esa diferencia de estabilidad, podría deberse a la diferencia de carrocerías.



BRILLO QUE DURA
Y PROTECCION SEGURA
con
PLASTICOTE
Importado de U.S.A.

Auténtica innovación... para una nueva y eficaz manera de proteger, embelleciendo, la valiosa "presencia" de su coche.
Sí, porque PLASTICOTE no es un nuevo lustre, sino un plastificador que protege la superficie que cubre y le da hermoso brillo "a nuevo"... ¡todo por largo tiempo!
De fácil aplicación y gran rendimiento: cada lata alcanza para 6 plastificados.
Cada plastificado dura más de 3 meses y usted mismo lo puede aplicar en media hora

Representante e importador exclusivo
INDUSTRIAS DAL VERA
Hipólito Yrigoyen 2587 - T.E. 47-2436 - 47-6565 - Buenos Aires

Plasticote *dispone de zonas para distribuidores. Consúltenos*

https://argentoteca.blogspot.com

2) En el Road Test del Rambler '62 obtuvieron 152 km/hora; en el del '63, 146,4 km/hora. ¿Existe realmente esa diferencia?

R. Existir, existe, por supuesto. Son bastantes notables las discrepancias entre auto y auto. Usted puede tomar dos modelos que salieron juntos de la línea de montaje, ablandarlos bajo idénticas condiciones, y cuando haga una prueba de kilómetro lanzado, uno andará diez kilómetros más que el otro. Recuerde que un auto tiene miles de piezas y que miradas bajo un microscopio, las piezas nunca son idénticas entre sí. Vaya sumando las pequeñas diferencias y...

3) IKA, ¿depende de modelos salidos de EE.UU., o tiene sus propios diseñadores?

R. Tiene sus propios diseñadores, pero generalmente dependen de la aparición de modelos en EE.UU. y Francia por el sencillo motivo de que hacer todo el trayecto de un auto, con sus matrices, preparación de máquinas herramientas, estudios, experimentación, etc., cuesta miles de millones de pesos (sí, miles de millones de pesos), si no se va a caer en un modelo muy "sui generis". Si hicieran todo ese proyecto para fabricar 20 ó 30.000 coches por año, cada auto costaría 1.000.000 de pesos más de lo que cuesta actualmente...

4) American Motors, ¿utiliza el motor 6L-226?

R. No. El motor 6L-226 vino no de American Motors, sino de Willys Jeep Corporation, que no tiene nada que ver con American Motors. En EE.UU., AM utiliza un motor de 6 cilindros de válvulas a la cabeza. J.M.B., ARANGUREN, Entre Ríos.

PRIMICIAS

1) Sugiero que alternen los Road Test de autos con pick-ups... Más primicias: "Mecánica Popular" presentó el Rambler '63 5 ó 6 meses antes de que aparecieran en la Argentina mediante fotos conseguidas del Rambler norteamericano...

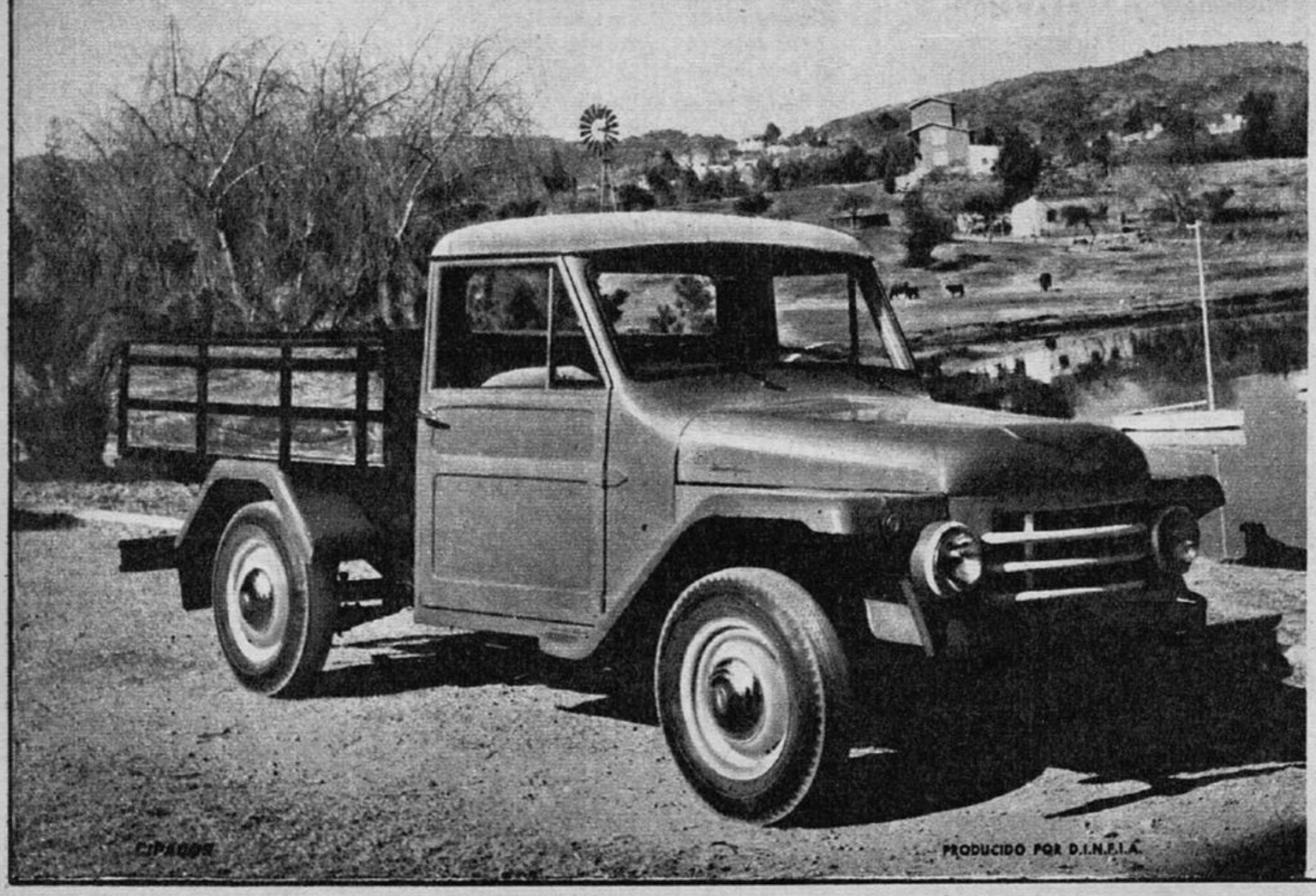
R. Ojalá pudiéramos disponer los Road Test tan "a piacere" como piensan muchos de nuestros lectores. Si bien en casi todos los casos recibimos la más amplia colaboración de las fábricas, ellos no siempre tienen coches disponibles en forma tan precisamente escalonada como sugiere nuestro lector. La presentación del Rambler '63 se hizo cuando IKA distribuyó la información correspondiente al modelo que debía fabricarse en Santa Isabel.

Haber publicado en forma prematura fotos de la carrocería '63 hubiera significado que los propietarios de modelos '62 se hubieran desvalorizado súbitamente, porque todo el mundo inmediatamente llegaría a la errónea conclusión de que el cambio de modelo por parte de IKA estaba a producirse de un momento a otro. También hubiera ocasionado grandes dificultades de venta por parte de IKA, y es evidente que las dificultades de venta por parte de una fábrica no pueden en ningún caso tener efectos benéficos sobre la economía general. Para el caso, no interesa la ganancia que puede o no tener IKA, Ford, GM, etc.; interesan todos los que van arrastrados en la partida: empleados y operarios, concesionarios, repuesteros, subcontratistas, dueños de autos artificialmente "obsoletizados", etc. Mucha gente no capta perfectamente la magnitud de este problema.

2) La carrera de TM (el Gran Premio) interesa a todo el mundo. ¿Por qué no hacen comentarios previos? El que escribió los distintos pasos del TM el año pasado no redactó los trances de la carrera, sino que comentó el "paseo" que hizo por el norte argentino, y el cual no le interesó ni un "pito" a nadie...

R. En 1962, usamos la fórmula de un comentario muy personalizado, con un éxito muy grande; en 1963 hicimos lo mismo, y a mucha gente no le gustó. Conclusión: ¿quién entiende a los lectores? Para 1964, si hacemos un comentario más estereotipado (y lloverán las car-

C.I.P.A. PRESENTA SU RASTROJERO DIESEL "64"



TECNICAMENTE SUPERIOR
- SUSPENSION DELANTERA MODIFICADA CON BRAZOS ESTAMPADOS DE UNA SOLA PIEZA Y BUJES DE "SILENTBLOCK".
- LUCES DE GUIÑADA REGLAMENTARIAS, INCORPORADAS COMO EQUIPO STANDARD

COMODIDAD EN EL MANEJO
- PARABRISAS CURVO DE VISION PANORAMICA.
- MOTOR MAS POTENTE DEL LIMPIAPARABRISAS CON PEINES DE BARRIDO TOTAL.
- LUNETA TRASERA MAS AMPLIA.

MAS CONFORT
- VENTILETES PARA UNA MEJOR VENTILACION INTERIOR.
- ASIENTO REGULABLE EN SU POSICION.
- CABINA HERMETICA CONTRA TIERRA Y AGUA.

MAYOR SEGURIDAD
- CIERRE DE CAPOT CON COMANDO DE DESTRABE INTERIOR.
- TRABAS DE PUERTA INVIOLABLES.

LINEAS MEJORADAS
- GUARDABARROS MAS ARMONICO Y FUNCIONAL.
- PARAGOLPES DE NUEVO DISEÑO, SOLIDO E INDEFORMABLE.
- GOTERA INTEGRAL EN TODO EL CONTORNO DEL TECHO.

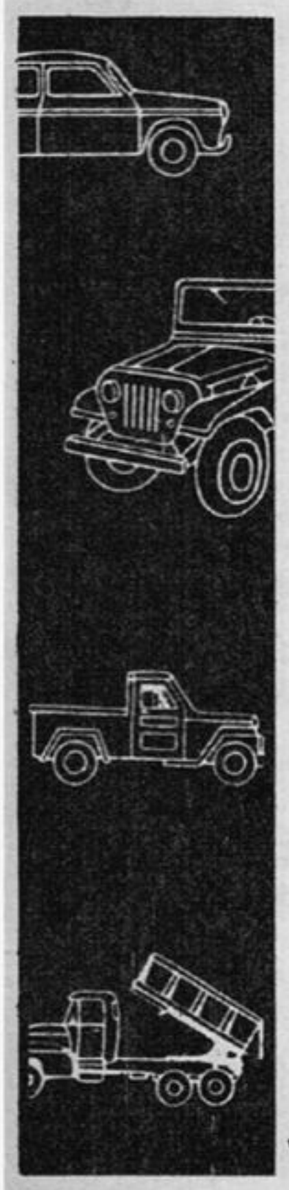
DISTRIBUYE C.I.P.A.
MORENO 1402 - ESQ. SAN JOSE - TEL. 38-7745
BUENOS AIRES
Y SU RED DE CONCESIONARIOS EN TODO EL PAIS

https://argentoteca.blogspot.com

SIN-KAR-BUN

NUEVO Y ACTIVO DESCARBONIZANTE

SUPER CONCENTRADO PARA MOTORES A EXPLOSION



ELIMINA totalmente los residuos de carbón adheridos en las partes interiores del motor, obteniendo una limpieza a nuevo

AUMENTA la potencia y velocidad a la vez que se obtiene una considerable economía de combustible.

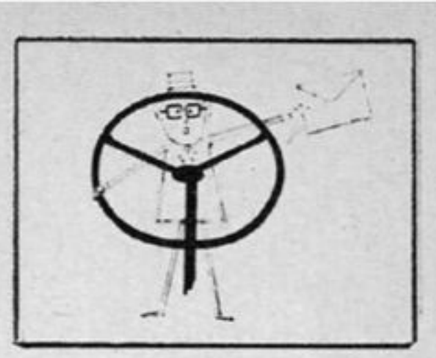
EN MOTORES NUEVOS los conserva limpios, aumentando su duración en forma extraordinaria.

SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO PREFERIDA

SIN-KAR-BUN

Distribuidor exclusivo:
GUILLERMO TABOADA S. A.
VIAMONTE 1546 – 46-5936-BS.AS.

Correo Parabrisas



tas: ¿por qué tan frío el comentario del Gran Premio de este año?...) ¡Bua!...

UN AMIGO DE PARABRISAS. Cda. Rosquín, S. F.

CAMBIOS DE ACEITE

1) Ustedes recomiendan enfáticamente el cambio de aceite cada cinco mil o seis mil kilómetros. Más tarde recomendaban cambios cada tres mil km, más o menos, pero hacían consideraciones sobre el uso del coche, lo cual es correcto. Sin embargo, en CORREO PARABRISAS *Nº 40, ustedes recomiendan a "Ford F-100" que cambie aceite cada 6.400 km sin agregar ningún otro comentario.*

Creo oportuno, por lo tanto, hacerles llegar una fotocopia de "lo que recomiendan las diversas empresas" obtenida de la revista "Automotive World en Español". Como ustedes podrán apreciar, las empresas no solo especifican la cantidad de kilómetros o millas, sino que establecen un límite de tiempo, lo que por otra parte resulta comprensible. Si bien un taxi puede andar cuatro mil millas en, digamos, un mes, nuestro Tío Emeterio necesitaría más de seis meses, y para entonces lo que tendría en el cárter no sería precisamente un lubricante, aún cuando haya respetado al pie de la letra las recomendaciones de los técnicos de PARABRISAS.

Desearía por lo tanto que publiquen esta tabla, por ser de gran interés para la mayoría de los lectores...

R. La recomendación a "Ford F-100" fue hecha sobre la base del manual de fábrica. El documento cuya fotocopia acompaña nuestro lector dice así: *American Motors*: en condiciones favorables, cada 4.000 millas; si los viajes tienen un promedio inferior a 15 kilómetros, cambiar aceite cada 2.000 millas en verano y cada 1.000 millas en invierno. *General Motors*: Cada 60 días o 6.000 millas, lo que ocurra primero. *Chrysler Corporation*: Recomienda el cambio cada 4.000 millas, pero aclara que si se realizan viajes cortos en condiciones anormales de funcionamiento se reducen las características protectoras del aceite y deberá cambiárselo con más frecuencia. En los casos normales de funcionamiento el período se extiende a dos meses. *Studebaker Corporation*: En condiciones normales recomienda el cambio cada 4.000 millas. Durante el invierno, si la temperatura desciende a menos de 30 grados Fahr. (aproximadamente 0 grado C.) debe cambiárselo cada 30 días. En el verano cada 60 días. *Ford Motor Co.*: El aceite y el filtro deben cambiarse a las 6.000 millas de funcionamiento. *Instituto Americano del Petróleo*: Durante el invierno cambie el aceite cada 30 días, y en el verano cada 60. No exceda los períodos recomendados por el fabricante del coche.

Evidentemente, cada uno tiene su opinión en este asunto de los lubricantes...

NO TAN TRANQUILO

En el Nº 45 de PARABRISAS *he leído algo en el artículo "Cómo comprar un sueño tranquilo" que me ha dejado poco "tranquilo". Me refiero al párrafo en el que se habla de los corredores y compañías de seguros y se afirma: "Esté tranquilo: las posibilidades de estafas o clavos son virtualmente nulas, y en caso de suceder un siniestro, sus probabilidades de cobrar una indemnización en una compañía grande o en una pequeña son virtualmente las mismas, siempre, claro está, que estén debidamente constituidas, cosa que es muy sencillo verificar."*

Entiendo que esa prestigiosa y difundida revista ha encontrado el favor del automovilista por el hecho de que se preocupa de difundir nociones y de dar consejos útiles con la mayor objetividad posible.

Pues bien, en el párrafo aludido, no solo se han hecho dos consideraciones no útiles — y eso sería lo de menos—, sino que, por el contrario, ellas son superlativamente dañinas para los intereses de los automovilistas asegurados. Convencido de que una revista seria se enaltece y no se desprestigia si rectifica públicamente sus errores, lo que podría hacer con la publicación de la presente carta, aclaro:

Agentes y corredores de seguros lamentablemente no son una categoría de profesionales cuya actividad esté reglamentada. Así que cualquier persona puede serlo. De ello deriva que hay honestos y capaces, como honestos e impreparados, preparados e incorrectos, hasta llegar a los improvisados y deshonestos. Claro está que la incorrección y falta de honestidad no está escrita en la frente de una persona, y el asegurado queda indefenso.

Habría mucho para hablar sobre el tema. Me limito a un solo consejo que la revista de-

https://argentoteca.blogspot.com

bería dar a sus lectores: desconfíe del corredor y agente que pasa a cobrar el premio de seguro tratando de obtener un cheque al portador o efectivo.

Son muy frecuentes los casos en que no lo entrega a la compañía o paga mucho después, sin preocuparse que —mientras tanto— la póliza caduque y por lo tanto el eventual siniestro no sea indemnizable. El corredor correcto solicitará un cheque cruzado a la orden de la compañía o sugerirá remitirlo directamente por correo al asegurador, lo que evita eventuales inconvenientes de fuerza mayor (accidente o enfermedad del corredor).

En cuanto a las compañías de seguros, no hay nada más equivocado que creer que, en caso de un siniestro, las probabilidades de cobrar la indemnización sean las mismas cualquiera sea la empresa. Dicha creencia existe desde la creación del reasegurador monopolístico estatal, es decir, del I.N.D.E.R. Es muy útil para los asegurados aclarar que el I.N.D.E.R. no garantiza el cobro de las indemnizaciones: la póliza es un contrato entre asegurado y compañía únicamente, el reaseguro, un contrato entre compañía y reasegurador, únicamente. Vamos a lo práctico. La compañía debe abonar un siniestro de un millón. Habiendo reasegurado, por ejemplo, el 90 % del riesgo, pide al I.N.D.E.R. que le proporcione la suma de novecientos mil para la indemnización. Si la compañía está al día con lo que debe al I.N.D.E.R. (primas de reaseguro) no habrá ningún inconveniente. Pero si es deudora, digamos por dos millones, el I.N.D.E.R. acreditará en cuenta los novecientos mil (es decir, que el saldo deudor se reducirá al millón cien mil) y por lo tanto la compañía no tendrá la disponibilidad monetaria para pagar el siniestro. Aclaro que esto no es pura teoría. Podría mencionar numerosos casos concretos de siniestros no pagados o abonados con atraso a veces de años.

Hay que distinguir, pues, no tanto entre compañías grandes y pequeñas, cuanto entre bien administradas y mal administradas; solventes y de dudosa solvencia. Es verdad que una compañía nueva, por no haber tenido tiempo de incrementar su patrimonio, puede ofrecer menores garantías de solvencia que una antigua. Es verdad que una compañía chica tiene costos unitarios superiores a los de una grande. Pero se han visto en plaza compañías chicas y nuevas muy bien administradas y, por el contrario, algunas antiguas y grandes con administración pesada, con pocas reservas de previsión voluntarias o con escaso patrimonio respecto al giro de sus negocios.

¿Cómo puede verificar el asegurado la situación de una compañía? Únicamente por el balance. Exija, pues, balances y, puesto que son difíciles de interpretar, recurra al asesoramiento de un amigo o conocido que entienda de la materia (no pudiendo confiar plenamente en el corredor o agente, por ser parte interesada).

R. Hemos hablado en términos generales. La mala fe y la deshonestidad en cualquier gremio son excepciones, y para preverlas nos fiamos del buen criterio de nuestros lectores, cuya capacidad la hemos probado cuando nos ponen contra la pared discutiendo y evaluando hasta la última coma de nuestras notas. Escríbanos que dan fe pública, policías en cuyas manos está nuestra seguridad, altísimos funcionarios de los puestos más responsables, han delinquido. De ahí no podemos extraer consecuencias catastróficas que nos obliguen a andar con el dedo en el gatillo. Los consejos que recibimos —cheques cruzados y a la orden de la compañía, control de balances, etc.— son valiosos y se agradecen. Será útil que los lectores los tengan en cuenta. Y, hasta una medida razonable, precauciones similares sirven en cualquier actividad —desde la donación de fondos a una entidad de bien público hasta la firma de un contrato de venta de inmuebles.

DR. G. M.

¿KRONPRINZ?

Tengo la posibilidad de ofrecer una conversión de unidades N.S.U.-Prinz transformándolas en máquinas tipo Gran Turismo mediante una carrocería de material plástico indeformable... La operación podría costar unos 120.000 pesos... Invito a los interesados a comunicarse conmigo, pues cuantos más haya, más barato puede salir por unidad.

L. S., CAP. FEDERAL.

Cartas a PARABRISAS serán redespachadas a nuestro lector.

BORGWARD

repuestos para automotores ALEMANES

Amplio Surtido

DE CARLO

DKW

HANOMAG

PRODUCTOS BOSCH

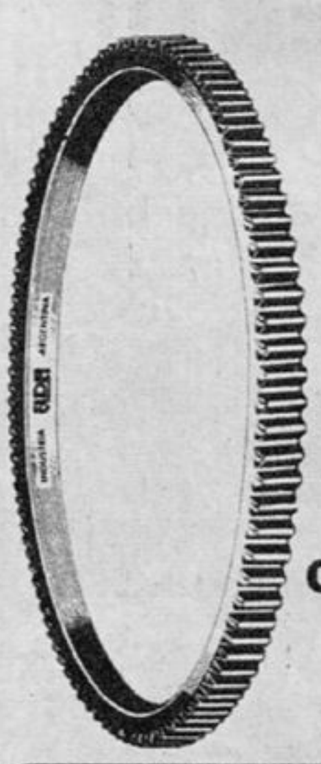
VALVULAS nacionales e importadas

Regulador de voltaje WEHRLE

Horario continuo de 8 a 18 hs.

motorblock s.c.a.

Viamonte 1535/37 Tel. 44-4001 y 41-3572 Bs. As.

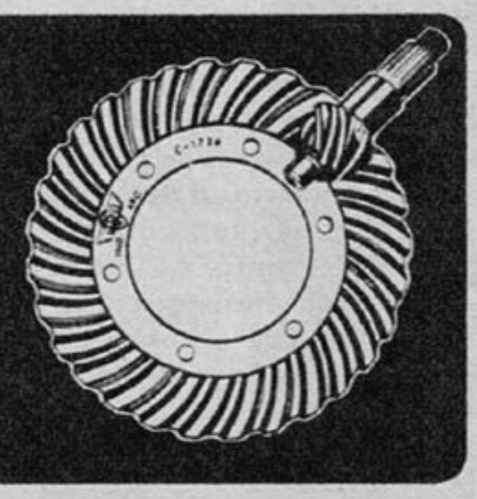


...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

ADA

CORONAS DE ARRANQUE...

más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.



PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL...

y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.

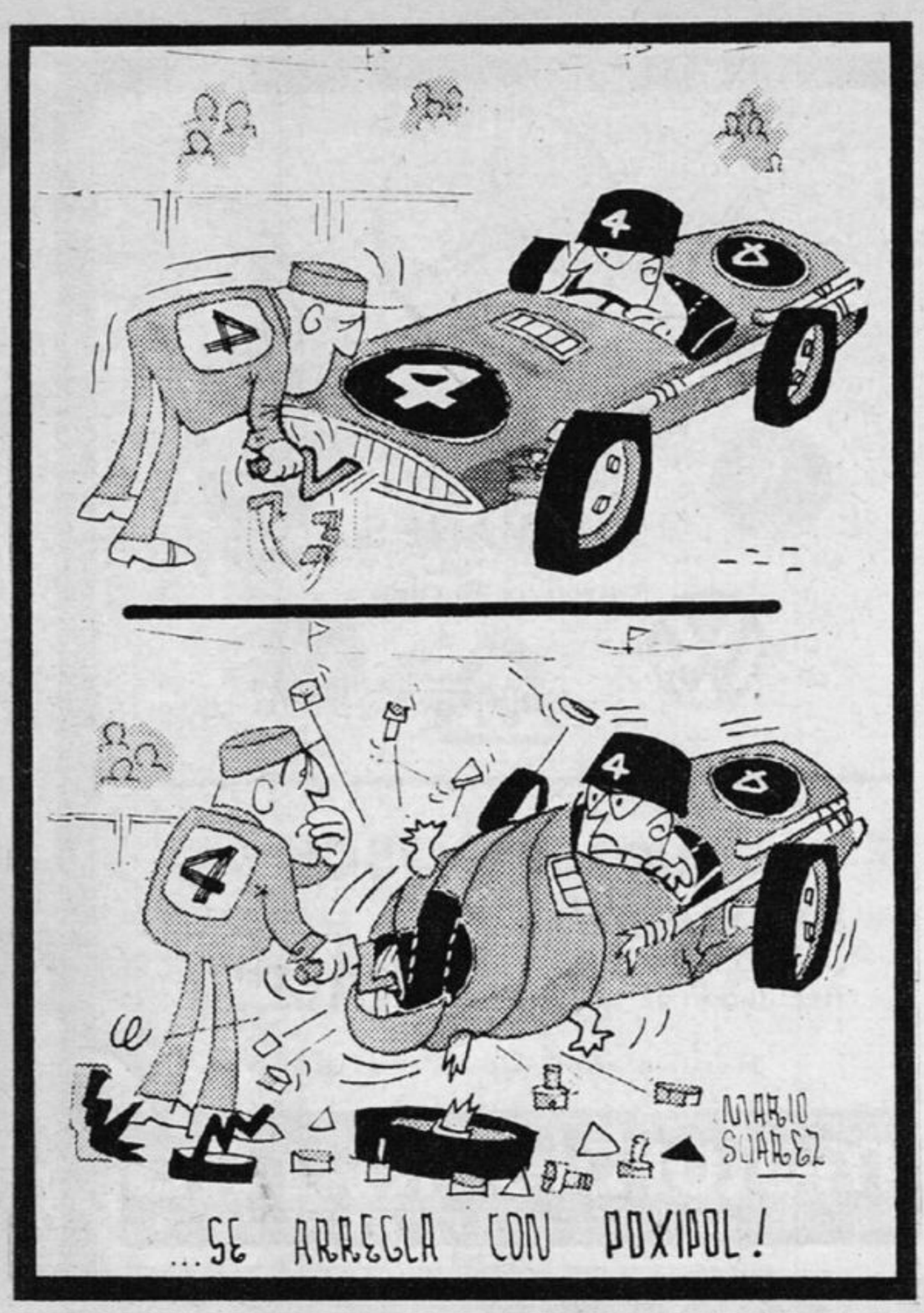
UNICOS FABRICANTES

CASA STEWART S. A.

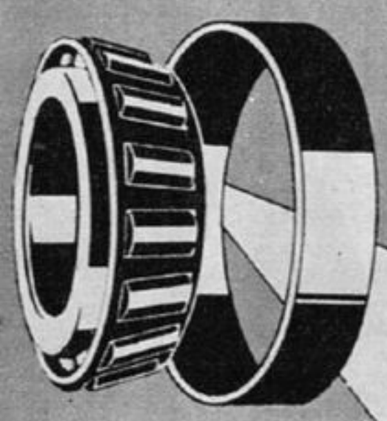
Comercial, Importadora e Industrial

TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

https://argentoteca.blogspot.com



ALTO RENDIMIENTO

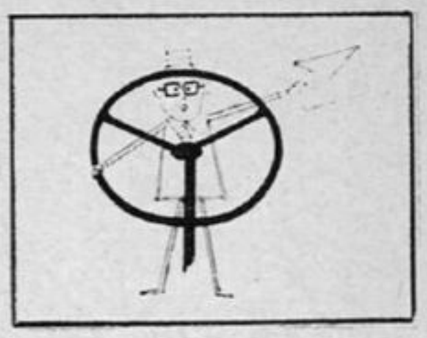


SKF

Los rodamientos SKF por su materia prima seleccionada y por su proceso de elaboración técnicamente estudiado con máquinas y métodos modernos, garantizan una alta calidad de terminación, en su material y medidas, lo cual es causa de su gran capacidad de carga y duración. Donde sea que se utilicen los rodamientos SKF, tanto en los más diversos tipos de maquinarias como en algunos instrumentos indispensables para nuestra vida diaria, se comprueban invariablemente su óptima calidad y su ALTO RENDIMIENTO.

COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S. A., Comercial e Industrial
PERU 545 - BUENOS AIRES - VIAMONTE 1450
T. E. 33-3091 T. E. 40-3417/19-3649
MENDOZA: San Luis 53 CORDOBA: Avenida Gral. Paz 369
TUCUMAN: Salta 127 ROSARIO: Corrientes 380

Correo Parabrisas



ENAMORADO

Soy un enamorado del Jeep y tengo un '58. Tengo algunas preguntas que hacerle...

1) ¿Por qué IKA instaló la bomba de nafta tan cerca del caño de escape? ¿No creen ustedes que es un peligro si llega a soplar la junta de escape?

R. — En la práctica, no ha habido problemas. Si vamos al caso, la mayor parte de los coches del mundo tienen el carburador puesto arriba del caño de escape. No es imposible que se produjera un incendio por ese motivo, por supuesto.

2) ¿Qué velocidad desarrolla el Jeep? El mío levanta 105, pero mis amigos dicen que debe dar 120.

R. — Debe dar unos 105-110 reales. La prueba con cronómetro es la única forma de saber la verdadera velocidad de un automóvil.

3) Me dicen que andaría mejor con cubiertas 6.50x16, más velocidad con menos r.p.m., y además la suspensión es más blanda...

R. — Logrará algo más de velocidad, a costa de una disminución en pique. No creemos que la ventaja que pueda lograr en cuanto a suspensión justifique comprar cubiertas nuevas. Salvo que de todos modos usted deba cambiar las que el coche tiene actualmente.

4) Aquí, en Entre Ríos, tenemos aún caminos de tierra muy malos y el jeep anda en constante balanceo por su trocha que no coincide con la huella. ¿Conviene colocar un estabilizador de dirección?

R. — No creemos que logre ninguna ventaja. De todos modos la trocha siempre va a ser distinta de la huella...

5) Mi motor pierde aceite por las bancadas. Hice cambiar todas las juntas y la pérdida sigue. ¿Conviene usar nafta mitad común y mitad especial?

R. — El problema de perder aceite es endémico en muchos motores Kaiser, especialmente los primeros. Francamente, no conocemos solución. Use nafta común si no pistonea; si pistonea use 50/50.

6) Salta la segunda al levantar el pie del acelerador. En una agencia IKA hice arreglar todo; cambiaron el sincronizado de la segunda y el engranaje de la misma. Sigue saltando la segunda y ahora también la tercera. ¿Tendré que cambiar la caja íntegra?

R. — Creemos que no. Los sincronizadores no tienen nada que ver. Seguramente el defecto se debe a desgaste o mal ajuste de los fiadores de la caja. Conviene revisar éstos antes que nada.

7) ¿Cuánto debe consumir el Jeep? ¿70 es buena velocidad de crucero?

R. — 70 es una buena velocidad de crucero; el consumo es del orden de los 6-7 km/litro a esa velocidad. Depende del estado del motor.

D. A. B., *Aranguren, E. Ríos*

GUAU, GUAU

...Le pido el favor de un lugarcito ya que a mí me tocó un "perro" al comprar un Austin 8, modelo 1947. ¿Dónde puedo conseguir un manual para dejarlo al pobre un poco "como la gente"?

Yo no me explico como puede haber gente tan descuidada, porque al mío lo han usado para todo; entre paréntesis, lo pagué barato, pero ése no es el caso ¿verdad?

¿Podrían adelantarme unos datos: presión de gomas, aceite, bujías, su luz, lubricante de caja?

R. — Por manual, sugerimos que Ud. se comunique con Mario Vagani, Cangallo 3045, D. 13. Nosotros tenemos uno, pero es para nuestro archivo y no podemos cedérselo. Si usted anda por Buenos Aires puede venir a consultarlo en estas oficinas (L. N. Alem 884, lunes a viernes, 10 a 13 hs.) o puede mandar un amigo suyo.

Presión, 24 adelante, 25 atrás; bujías Champion L. 10, Lodge C. N., K. L. G. 5, F. 50 X, a 0,017"-0,018".

El motor necesita aceite 30 normalmente; si el motor está en mal estado, como sospechamos debe estar el suyo, use 40. La caja de velocidades usa aceite motor; el diferencial, Spirax EP 140 ó similar.

BAHIENSE AFLIGIDO, *Bahía Blanca.*

RONRONEO

Tengo un Peugeot '61, 45.000 kms. Lo adquirí a los 40.000 kms. y ya tenía un ruido extraño, como un ronroneo, como si fuera de desgaste de caja, o diferencial. Se siente pronun-

https://argentoteca.blogspot.com

ciadamente al andar, especialmente al acelerar y después largar el acelerador...

El vendedor me dio toda clase de garantías sobre su estado. Hice desarmar caja y diferencial sin encontrar nada anormal...

Evidentemente no sabemos si el ronroneo es fuerte o no. Pero si usted desarmó sin encontrar nada raro, nuestra sugerencia, sujeto a lo que dijimos anteriormente, es: no se haga problema.

L. C., *Bahía Blanca.*

RENAULTIANAS

1) ¿Es cierto que en Alemania existe una versión descapotable del De Carlo 700?

R. — Sí, pero en Alemania no se conoce como De Carlo sino como B.M.W.

2) ¿Harán el Test del Renault 4L? ¿Qué velocidad máxima tiene?

R. — La segunda pregunta la podremos contestar cuando hayamos contestado la primera. Esperamos que pronto.

3) ¿Cuál es el Renault R. 8?

R. — Un sedán de 1.100 c.c. de línea moderna "cuadrada".

4) ¿Cuál es su velocidad crucero?

R. — No sabemos. (Tampoco sabemos a cuál de los dos se refiere.)

J. G., *Capital Federal.*

INSPECTORES INSPECCIONADOS

1) La nafta "especial" ¿lo es por mejores procesos de refinación o por agregado de más tetraetilo de plomo? ¿Es más perjudicial para el cilindro que la común? Según algunos, "seca mucho", "carcome", "acorta la vida", etc.

R. — Hasta hace un tiempo la nafta especial era la común con más tetraetilo de pomo. Pero de un tiempo a esta parte todas las refinerías tienen sistemas de producción de combustible como craqueo catalítico, que hace innecesario el uso de elevadas concentraciones de plomo tetraetilo.

En la actualidad, la nafta común tiene más plomo tetraetilo que la especial.

En cuanto a que la nafta especial "seca" o "corroe", quisiéramos que alguien alguna vez nos explique el significado de esos términos.

2) En un número atrasado de PARABRISAS *leí un artículo sobre los inspectores de tránsito donde dan a entender, más o menos, que en el fondo éstos son "buenos muchachos"... Abrahán Lincoln dijo que un hombre de más de cuarenta años es culpable de la cara que tiene... Observen Uds. a un inspector veterano en sus expresiones... ¡mama mía!*

R. — Sí, pero Abrahan Lincoln nunca conoció a los inspectores de tránsito de Buenos Aires .. ..

Firma Ilegible, *Capital Federal.*

VENTAJAS Y DESVENTAJAS

1) El N.S.U. 24 HP, ¿tiene la misma carrocería que el 34 HP? ¿Es nacional o importado? ¿Qué velocidad máxima y de crucero tiene? ¿Cuántos cilindros? ¿Cuántas marchas? ¿Se consiguen repuestos? ¿Se consigue fácil en plaza?

R. — Es la misma carrocería; el motor también es el mismo, pero el 34 HP tiene más compresión y otros detalles de puesta a punto. Los Prinz I de 24 HP son todos importados. Tienen dos cilindros y cuatro marchas no sincronizadas. La velocidad máxima debe ser de unos 105-110. Crucero aproximadamente 80. Varias casas se dedican a vender repuestos N.S.U.: por ejemplo, Warnes Microcupés, Palique 482; Central Corporation S.A. C.I.F., Av. La Plata 1165; Autobrit S.R.L., Av. Las Heras 4033; Prince Car S.R.L., Monroe 2724; Skene Arg., Juncal 3059; Repetto, Alsina 2114.

2) Recientemente contestaron una carta en la cual destacaron algunas de las ventajas del V8 sobre el seis cilindros. ¿Y el 6? Alguna ventaja debe tener...

R. — Más que nada, más bajo costo de fabricación, especialmente para el caso de fábricas con volúmenes no muy elevados. Sin embargo, aun las fábricas "grandes" como Chevrolet, Ford, Plymouth, etc., ofrecen modelos seis cilindros.

A.R.P., *Rosario, Sta. Fe.*

LA UNION HACE LA FUERZA

1) ¿Van a testear o presentar el Auto Union sport Fissore?

R. — Hemos solicitado a la

ADAMAS

PRODUCE, VENDE Y GARANTIZA...

El mejor material especial para juntas, guarniciones, empaquetaduras, etc

adamite

El ADAMITE es un producto de absoluta confianza, responde a las características de guarnición y resistencia dispuestas por las principales normas y condiciones europeas y también de acuerdo a las normas americanas SAE 90 R (Society of Automotive Engineers) y las normas internacionales CA 58.

La alta resistencia del ADAMITE, unida a su alta comprimibilidad y elasticidad, obstruyen cualquier escape de gas o líquido aún a altas presiones, siempre que las juntas estén bien confeccionadas.
El ADAMITE resiste a diversas temperaturas desde — 30ºC. a + 120ºC. (por breve período de tiempo puede resistir también hasta 150ºC.) manteniendo su elasticidad y poder de guarnición.

El ADAMITE se entrega en rollos de 80 cms. de alto y en los siguientes espesores: 0,2 mm. (200 mts. de largo), 0,4 mm. (100 mts. de largo), 0,8 mm. (50 mts. de largo), 1,6; 2 y 3 mm. (todos en 25 mts. de largo).

El ADAMITE lo utilizan las fábricas de:
- Automóviles
- Aeroplanos
- Carburadores
- Motocicletas
- Motonetas
- Motores marinos
- Bombas

Etc.

ADAMAS
SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL COMERCIAL E INMOBILIARIA
FABRICA DE PAPELES Y CARTONES ESPECIALES
RINCON 3330 - SAN JUSTO - PCIA. BS. AS.

https://argentoteca.blogspot.com

CESIAL PROPAGANDA

cuándo se peina ud. señor ?

A la mañana para todo el día?... A la tarde?... A la noche?... De todos modos, lo que Ud. quiere es estar bien peinado. Para ello, YORK pone a elección de su gusto - y conveniencia - estos dos fijadores: cada uno en su tipo, el mejor fijador. Pruebe y elija el suyo

EL NUEVO FIJADOR
SUPER YORK

De fórmula integral con nuevos ingredientes. Otro tipo de fijador para otras preferencias.

EL CLASICO FIJADOR SOLIDO
YORK CON CMC

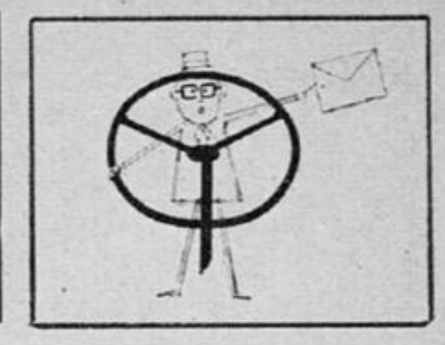
Una calidad ya consagrada, que lo puso definitivamente a la cabeza de los mejores fijadores.

Los dos vienen tambien en prácticos y económicos sachets. Ahorre adquiriéndolos Use el Súper o use el Clásico usted también dirá: en fijadores

YO prefiero los de YORK

Productos de Laboratorios Annecy S. A.
Distribuidos por Mayón S. A.

Correo Parabrisas



fábrica un vehículo en préstamo para testear, pero nos han prometido no un Fissore sino una Universal. Cuando "venga" un Fissore, lo testearemos con mucho gusto.

2) Corre por boca de mecánicos cordobeses de fama que el Auto Unión 1000 S es el mejor auto del mundo hasta 1.000 c.c., porque reúne una serie de ventajas como, por ejemplo, un potente motor, una cilindrada ideal, sólido chasis, muy buena suspensión, óptima comodidad y buena terminación.

R. — Parece que a usted le gusta el Auto Unión ¿no? A nosotros también. Pero para afirmar que es el mejor auto del mundo hasta 1.000 c.c., habrá que probar todos los demás...

3) Hace un tiempo Uds. eran muy amigos con la fábrica de Sauce Viejo, pero de un tiempo a esta parte la han olvidado completamente...

R. — ¿Exactamente qué quiere decir?

4) ¿Qué novedades tienen sobre el Auto Union 1300 que Vicente Formisano estaba preparando para correr?

R. — Hace un tiempo Formisano nos dijo que había desistido de armar el Auto Union 1300 porque la categoría Turismo Nacional "no salía".

H. T. M., *Córdoba.*

GRAN TURISMO

1) ¿Cuál es la compresión y velocidad máxima del Valiant II?

R. — La compresión, según la especificación de fábrica, es de 7,3 a 1. No hemos hecho el test de este vehículo, de modo que no tenemos el dato de velocidad máxima. Próximamente testearemos el Valiant III.

2) ¿Qué cilindrada, compresión y potencia tiene la cupé Chevrolet '46? ¿Cuál es su velocidad máxima?

R. — 3,6 litros, 6,5 a 1 de compresión, 90 H.P. a 3.300 r.p.m. Velocidad máxima aproximadamente 130 km/hora.

3) Tengo 15 años. ¿Puedo ingresar en una academia de choferes?

R. — Suponemos que sí, pero no puede obtener registro hasta los 18 años.

4) ¿Es factible realizar un viaje de turismo con un Valiant II o un Chevrolet Super '64 que abarque Rosario, Córdoba, Cruz del Eje, Chamical, La Rioja, Catamarca, Termas de Río Hondo, Tucumán, Salta, volviendo por Tucumán, Santiago del Estero, Va. de María, La Cumbre, Córdoba, Villa María, La Carlota, Colón, Pergamino, Buenos Aires, sin problemas de barro, huella profunda, etc.?

R. — En general, sí, y sería un viaje muy lindo, por cierto. En alguno que otro caso podría tener problemas con excesiva seca o excesiva lluvia, pero en general el recorrido que usted ha delineado es transitable todo el año.

5) ¿Qué se entiende por "camino consolidado"?

R. — "Mejorado", "enripiado", etc., de tránsito permanente.

6) ¿Fabricará IKA el Willys Tornado? ¿Tienen datos de ese motor?

R. — Sí, pero no sabemos cuándo. Los datos del motor norteamericano son: 6 cilindros, 84,83 x 111, 25 mm., 3.773 c.c., compresión 8,5 a 1, árbol de levas a la cabeza comandado por cadena. 142 HP-SAE a 4.400 r.p.m.

LALO, *Capital Federal.*

BOCINAS MERCEDES

En un número anterior, un lector manifestaba su interés en dos bocinas para Mercedes-Benz 300... Tengo tres bocinas legítimas Bosch...

R. D., Capital Federal.

Cartas a PARABRISAS serán retransmitidas a nuestro lector.

CADENAS EN TRES ARROYOS

Contestando una consulta de CORREO PARABRISAS, *cumplo en informar a Uds. que dispongo de cadenas de distribución para Hillma, 1956-7-8-9 y cualquier repuesto que necesite para dicho coche, pues cuento con un amplio stock de repuestos nacionales, importados y legítimos...*

Agradecemos mucho la información y ponemos sobre alerta a poseedores de unidades Hillman de los modelos citados. Interesados dirigirse a Pedro P. Taraborelli, Avda. Rivadavia 569, Tres Arroyos (T. E. 654), Prov. de Bs. Aires.

https://argentoteca.blogspot.com

CHEVROLET QUE CALIENTA

Tengo un Chevrolet 38 que calienta mucho y pierde la presión de aceite casi del todo. En frío la presión es de 30 libras y la temperatura sobrepasa los 180 grados. Le hice limpiar el radiador y sigue igual. El mecánico me dijo que la bomba de agua estaba bien y que tenía que ser el marcador de temperatura el que andaba mal... Yo uso agua de lluvia.

¿Qué velocidad máxima dará mi coche?

¿Pueden indicarme luz de válvulas y bujías?

R. — En primer lugar, 180 grados no es una temperatura excesiva. Un motor funciona mejor cuanto más caliente está, con un límite de aproximadamente 200° Fahr. No se haga problema por la temperatura. Si tiene dudas del marcador de temperatura, hágalo revisar por un especialista de tableros, si tiene alguno cerca.

De todos modos, si cree que su coche calienta mucho, verifique la puesta a punto (platinos, bujías, distribuidor, carburador) y renueve el caño de escape con su correspondiente silenciador. Éste, muchas veces es el responsable de calentamiento en los automotores.

La velocidad máxima de un Chevrolet 38 en buen estado debe de ser de alrededor de 125 km/hora (reales).

La luz de platinos de su coche es de 0,020"; bujías, 0,40"; válvulas, 0,006" (admisión) y 0,013" (escape) ambos en caliente.

O. A. E., *Gral. Madariaga, P. B. A.*

INCLINOMETRO

En una fotografía del Test del Ford Falcon apareció un aparatito para medir ángulos de rolido, que ustedes llaman "inclinómetro".

Hace muchos años, yo utilicé un aparato parecido "fatto in casa", para medir ángulos no tanto de rolido como de subida. Esencialmente era un transportador con una pesita en el centro que acusaba los distintos ángulos. Lo tuve mucho tiempo montado en un Jeep Willys; claro que no era muy exacto por los saltos propios del vehículo...

El que Uds. usaron ¿puede conseguirse en plaza? ¿O lo hicieron ustedes mismos?

R. — No lo compramos, sino que lo encargamos a una persona conocida que se avino a fabricarlo. Tuvimos inconvenientes con la inercia del fiel, ya que el movimiento rápido al iniciar la curva lo arrastraba más allá del verdadero ángulo de rolido. Posteriormente, problemas de tiempo impidieron continuar con el estudio del aparato. Tal vez algún día...

El término "inclinómetro" no fue inventado por PARABRISAS. Está dentro de la terminología de la industria naval.

E. L., *Pta. Chica, P. B. A.*

ARTES PLASTICAS

Hace algunos números, un señor del interior los consultaba acerca de carroceros en material plástico... Les doy el dato de que en la calle Concordia 3773, Cap. Federal, 50-6753, existe un taller que se dedica a fabricar y reparar guardabarros N.S.U. y partes de carrocerías plásticas, butacas para coches de carrera, etc.

Tengo un manual Volkswage para dar en préstamo...

J. C. F., *Cap. Federal.*

Agradecemos el dato y el ofrecimiento; que trasladamos a los lectores sin compromiso; tenemos un manual Volky para consulta.

SUPERANDO DEFICIT

Soy un entusiasta del turismo, con mis correspondientes inquietudes; deseo formar un club para facilitar el alquiler de casillas a sus asociados; una de ellas está muy adelantada, no pudiendo adelantar las restantes por motivos financieros. Leí "Turismo con Déficit" y pensé que si alguien comparte mi interés, podría escribirme para ver si nos ponemos de acuerdo...

J. L. G., Remedios de Escalada, P.B.A.

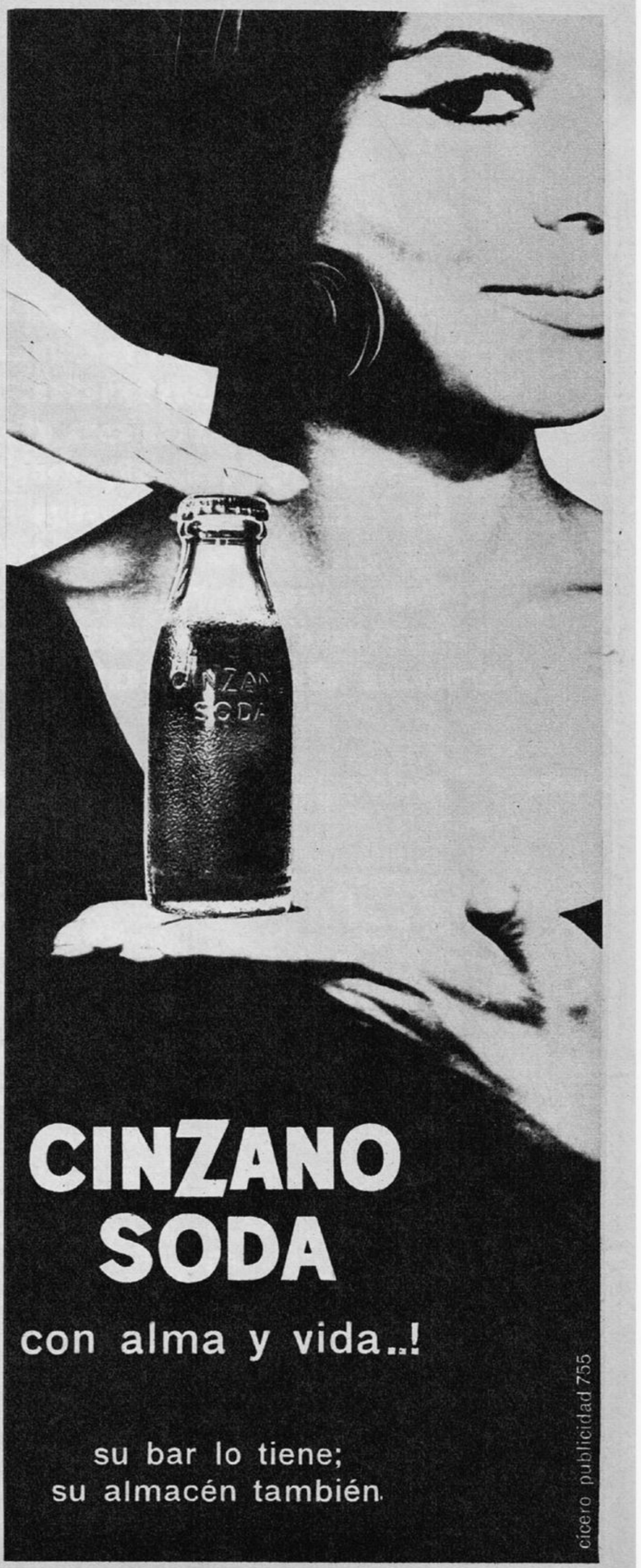
Cartas a PARABRISAS serán retransmitidas a nuestro lector.

EMBLEMAS

Para Chrysler Windsor 1949, necesito una taza para rueda y un emblema plástico de los que van colocados en la parte frontal del capot... ¿Algún lector puede ayudar?

Cartas a PARABRISAS serán redespachadas a nuestro lector.

R. D. D., Córdoba.



https://argentoteca.blogspot.com

Parabrisas DA FE

Nuestra información es responsable, honesta y documentada. Sirve a millares de lectores y también la justicia estima que puede ayudar. Por eso nos pide testimoniar sobre temas del automóvil

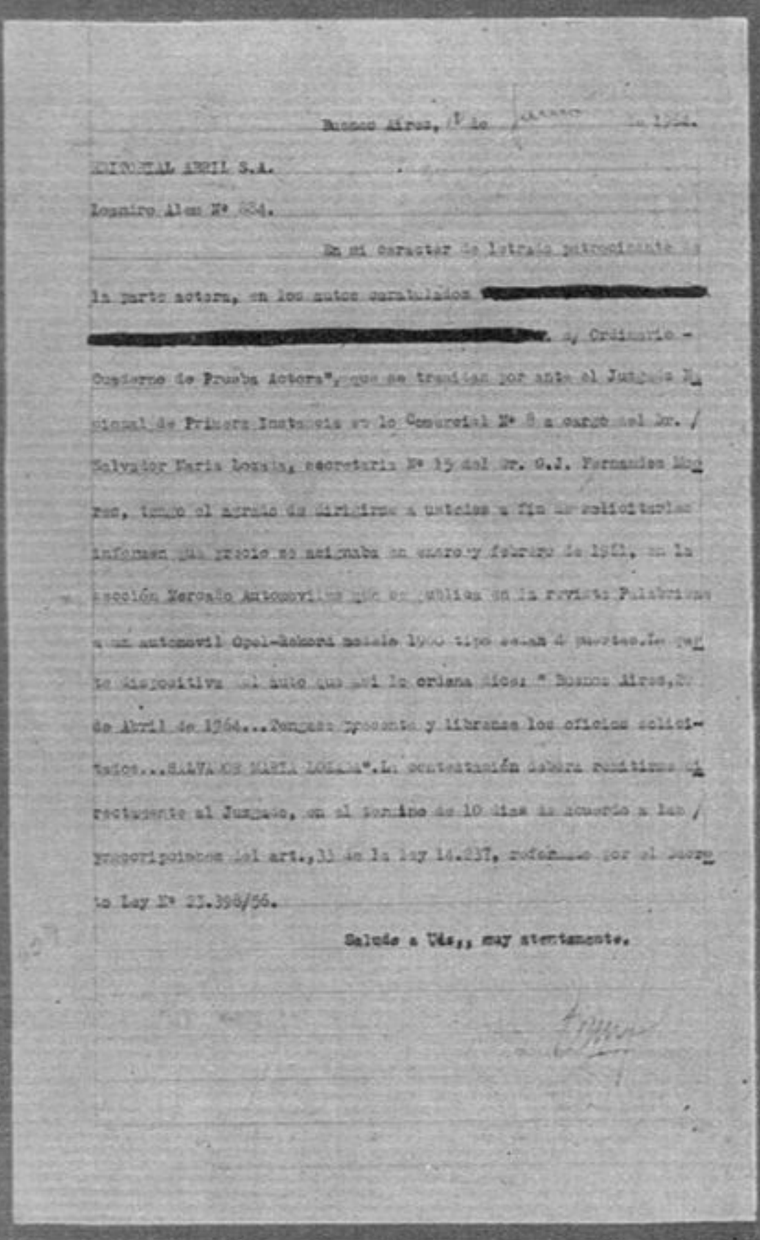
Con asidua regularidad llegan a la mesa del director de PARABRISAS oficios judiciales por los cuales se nos requiere testimoniar en juicios de distinto tipo sobre diversos problemas relacionados con el automóvil.

Nosotros sabemos que PARABRISAS es documento en muchas partes. Cientos de miles de lectores así la consideran para muchas de sus necesidades de hombres motorizados.

En las tasaciones de seguros, nuestro esfuerzo por presentar un panorama del mercado automotor, tiene la compensación de ver a PARABRISAS convertida en instrumento de consulta.

En el múltiple mundo que vende, transfiere, negocia y renegocia automóviles, las partes en juego tienen un útil punto de referencia también en PARABRISAS, que les sirve para acortar las diferencias propias de estas tratativas.

Todo esto no es producto de una elaborada decisión ni de una autodefinición, fáciles como proposición pero difíciles de lograr auténtica consagración. Si PARABRISAS puede dar fe es porque su línea editorial, desde el primer número, tuvo altos y claros objetivos.



Buenos Aires, 24 de julio de 1963.-

Señor Director de la Revista

PARABRISAS

S / D.

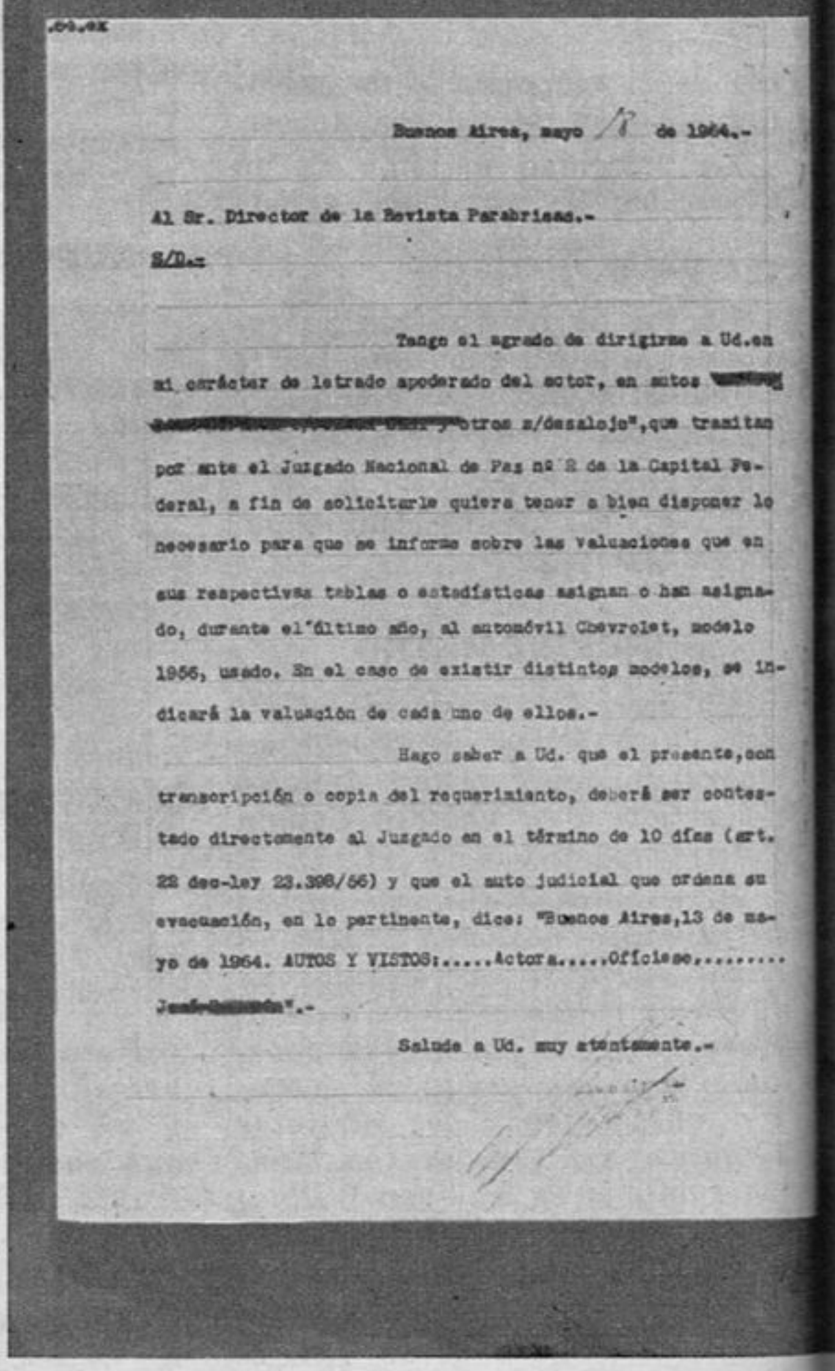
En mi carácter de letrado patrocinante de la actora en el juicio: "[redacted], s/Indemnización de daños y perjuicios", que tramito por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil Nº 8, a cargo del Dr. Noé Quiroga Olmos, Secretaría Nº 16 del Dr. José M. Monclá, cumplo en dirigirme a Ud. a fin de solicitarle quiera informar al Juzgado, si de sus archivos técnicos, puede indicarse la distancia mínima de frenaje que requiere un automóvil WOLSWAGEN, o similar desde el momento en que el conductor advierte un obstáculo, hasta que se inmoviliza el vehículo. A tal efecto se deberá indicar la referida distancia según la velocidad de marcha que desarrolla el vehículo, desde 20 km por hora en adelante, de 5 km en 5 km hasta 65 km por hora.

Como recaudo se transcribe el auto que ordena el presente: "Buenos Aires, junio 27 de 1963.- ... proveyendo a la prueba actora ... al punto II líbrese los oficios solicitados ... Noé Quiroga Olmos, Juez".

Conforme lo dispone el art. 22 del Decreto Ley 23.398/56 el presente deberá ser evacuado dentro de los 10 días hábiles, remitiéndose la contestación directamente a la Secretaría actuaria, con transcripción y copia de la presente.

Se acompaña copia.

Saludo a Ud. muy atentamente.-



Buenos Aires, mayo 18 de 1964.-

Al Sr. Director de la Revista Parabrisas.-

S/D.:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de letrado apoderado del actor, en autos "[redacted] y otros s/desalojo", que tramitan por ante el Juzgado Nacional de Paz nº 2 de la Capital Federal, a fin de solicitarle quiera tener a bien disponer lo necesario para que se informe sobre las valuaciones que en sus respectivas tablas o estadísticas asignan o han asignado, durante el último año, al automóvil Chevrolet, modelo 1956, usado. En el caso de existir distintos modelos, se indicará la valuación de cada uno de ellos.-

Hago saber a Ud. que el presente, con transcripción o copia del requerimiento, deberá ser contestado directamente al Juzgado en el término de 10 días (art. 22 dec-ley 23.398/56) y que el auto judicial que ordena su evacuación, en lo pertinente, dice: "Buenos Aires, 13 de mayo de 1964. AUTOS Y VISTOS:.....Actora.....Ofíciese.....[redacted]".-

Saludo a Ud. muy atentamente.-

Buenos Aires, [illegible] de 1964.

EDITORIAL ABRIL S.A.

Lonnire Alem Nº 884.

En mi carácter de letrado patrocinante de la parte actora, en los autos caratulados "[redacted]", que se tramitan por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial Nº 8 a cargo del Dr. Salvador María Lozada, secretaría Nº 15 del Dr. O.J. Fernández Moreno, tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de solicitarle informen qué precio se asignaba en enero y febrero de 1961, en la sección Mercado Automotor que se publica en la revista Parabrisas a un automóvil Opel-Kaiser modelo 1960 tipo sedan 4 puertas. Lo que lo dispuesto en el auto que así lo ordena dice: "Buenos Aires, [illegible] de Abril de 1964... Téngase presente y líbranse los oficios solicitados... SALVADOR MARIA LOZADA". La contestación deberá remitirse directamente al Juzgado, en el término de 10 días de acuerdo a las prescripciones del art., 11 de la ley 14.237, reformado por el Decreto Ley Nº 23.398/56.

Saludo a Vds., muy atentamente.

https://argentoteca.blogspot.com

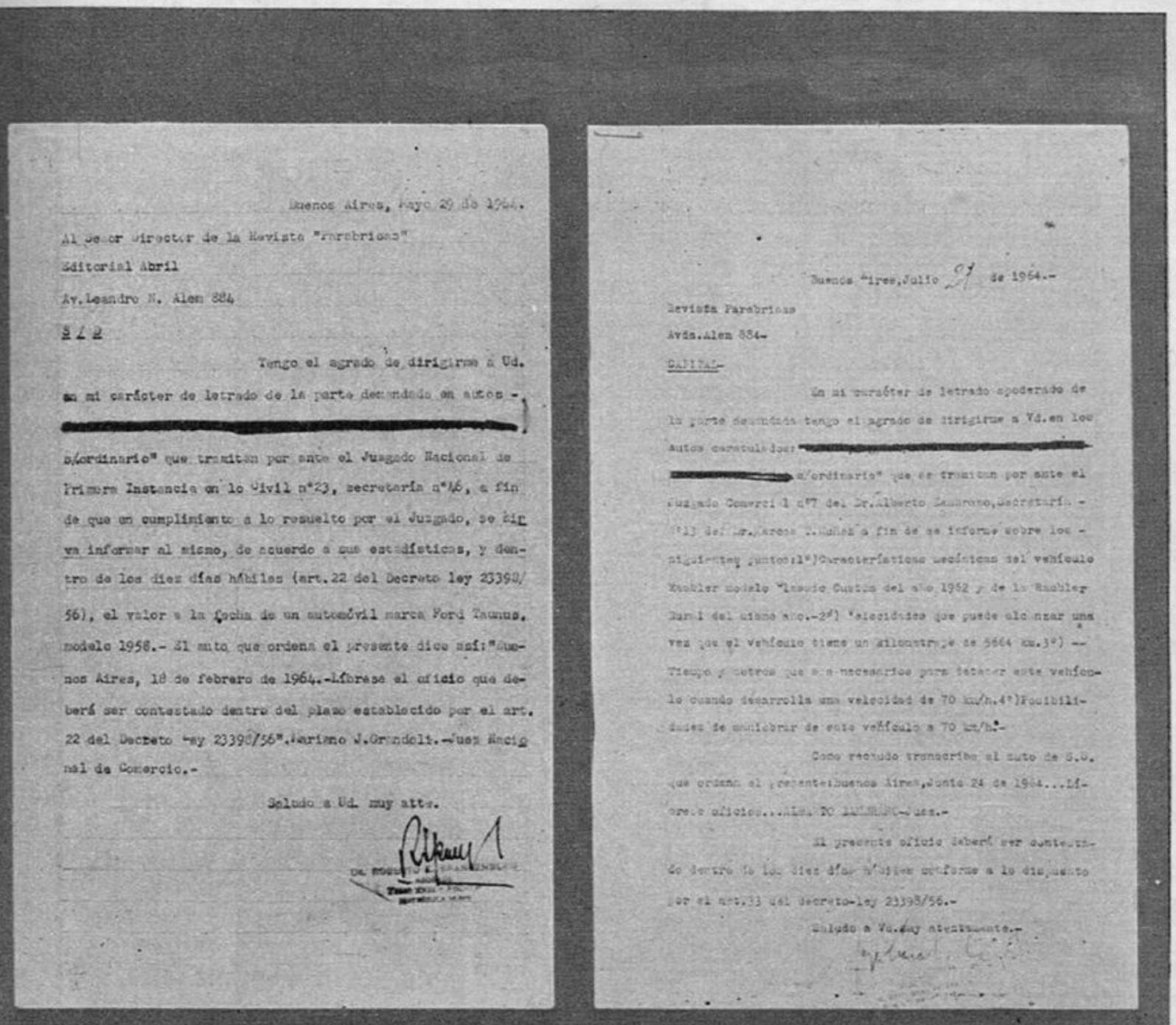
En realidad, todo podría resumirse en una sola palabra: **Servir.** Servir en primer término al usuario del automóvil, dándole información sobre lo que necesita saber, confirmando lo que sabe, comunicando las experiencias fruto de la especialización en el tema, considerando a cada automovilista un amigo al cual se puede hablar clara y francamente; serios en los asuntos importantes, no tanto en otras cosas como para evitar la broma sana que distingue la amistosa relación entre hombres que hablan de lo suyo. Y también servir a la comunidad, planteando problemas, pidiendo medidas, sugiriendo soluciones, estudiando y escribiendo para esclarecer.

La justicia consagra a PARABRISAS en este aspecto, pidiendo un asesoramiento que nunca demoramos y en el cual está todo lo que humanamente podemos saber, sin retaceos ni cálculos.

Decenas y decenas de oficios judiciales nos han citado como testigos informantes ante los estrados de la justicia. Se trata a veces de consignar los precios cotizados sobre automóviles usados que han aparecido en nuestra revista. Se trata también de requerir nuestra opinión sobre el valor de determinados vehículos. Otros juicios, más penosos, se refieren a accidentes. En ellos PARABRISAS aparece, a través de sus técnicos, para decir en cuántos metros frena un automóvil de determinado modelo, sus velocidades, las condiciones de maniobrabilidad que lo caracterizan en determinadas circunstancias.

Tal como mes a mes tendemos a nuestros lectores una mano amiga, brindando la información que les puede ser útil para dominar con mayor holgura y provecho esa herramienta de tantas posibilidades que es el automóvil, también ayudamos con nuestra información a dar los puntos de vista que pueden ser contribución al esclarecimiento de problemas y datos para la toma de perspectiva y emisión de juicios.

Con indeclinable lealtad, con no discutida honestidad, con apreciable solvencia profesional, hemos servido a nuestro sector de especialización. Nuestro orgullo son las cartas, las llamadas, los casi cien mil ejemplares de PARABRISAS que circulan mes a mes. Y, así de importante, el honor de ser llamados por la justicia para testimoniar con nuestra información. *



Buenos Aires, Mayo 29 de 1964.

Al señor Director de la Revista "Parabrisas"
Editorial Abril
Av. Leandro N. Alem 884

S / D

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de letrado de la parte demandada en autos - [redacted] s/ordinario" que tramitan por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil n°23, secretaría n°46, a fin de que en cumplimiento a lo resuelto por el Juzgado, se sirva informar al mismo, de acuerdo a sus estadísticas, y dentro de los diez días hábiles (art. 22 del Decreto ley 2339/56), el valor a la fecha de un automóvil marca Ford Taunus, modelo 1958.- El auto que ordena el presente dice así: "Buenos Aires, 18 de febrero de 1964.- Líbrese el oficio que deberá ser contestado dentro del plazo establecido por el art. 22 del Decreto -ley 2339/56". Mariano J. Grondolt.- Juez Nacional de Comercio.-

Saludo a Ud. muy atte.

Buenos Aires, Julio 21 de 1964.-

Revista Parabrisas
Avda. Alem 884.-
CAPITAL-

En mi carácter de letrado apoderado de la parte demandada tengo el agrado de dirigirme a Vd. en los autos caratulados: [redacted] s/ordinario" que se tramitan por ante el Juzgado Comercial n°7 del Dr. Alberto Zamboni, Secretaría - n°13 del Dr. Arese Lucilo a fin de se informe sobre los - siguientes puntos: 1°) Características técnicas del vehículo Rambler modelo Classic Custom del año 1962 y de la Rambler Ranch del mismo año.- 2°) Velocidades que puede alcanzar una vez que el vehículo tiene un kilometraje de 5664 km. 3°) -- Tiempo y metros que son necesarios para detener este vehículo cuando desarrolla una velocidad de 70 km/h. 4°) Posibilidades de maniobrar de este vehículo a 70 km/h.-

Copio resuelto transcribo el auto de S.S. que ordena el presente: Buenos Aires, Junio 24 de 1964... Líbrese oficios... Alsina TO [redacted] Jues.-

El presente oficio deberá ser contestado dentro de los diez días hábiles conforme a lo dispuesto por el art. 33 del Decreto-ley 2339/56.-

Saludo a Vs. muy atentamente.-

AROS PARA PISTON

RAMCO

"PARA DARLE UNA MANITO"

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

Y AGENTES EN TODO EL PAIS

https://argentoteca.blogspot.com

PROCESO AL CODIGO

En este momento resulta prácticamente imposible conducir un vehículo por carreteras y calles de la República Argentina sin trasgredir alguna reglamentación de tránsito. Esto ocurre porque cada provincia y municipio importante se rigen, en esta materia, según normas locales que casi siempre presentan entre sí la suficiente disimilitud como para que haya lugar a multas sorpresivas. Señalábamos en este sentido en nuestra primera nota, hace un mes, que ha llegado el tiempo de poner término a tanta anarquía. La oportunidad nos la brinda el V Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito que tendrá lugar en la localidad cordobesa de Embalse. Esperamos que en sus sesiones se adopte el criterio sensato de unificar los códigos de tránsito. Para esto bastaría con disponer que se respete en todo el país el ya existente Reglamento General de Tránsito, ley nacional Nº 13.893, al que habrá que actualizar conforme con las exigencias técnicas que originan el desplazamiento de peatones y vehículos en caminos carreteros y calles urbanas.

LA LEY OLVIDADA

En cuanto al respeto de la ley 13.893, debemos recordar que en muchas oportunidades las mismas autoridades encargadas de hacerla cumplir han trasgredido sus mandatos. Baste mencionar al efecto el tan importante como olvidado artículo 3º de la citada ley, que establece concretamente, de acuerdo con la Constitución Nacional, la libertad de tránsito, al tiempo que recalca que no se puede detener al conductor o secuestrar su vehículo con el objeto de cobrar cualquier clase de gravámenes fiscales.

Otro caso, entre los muchos, es el manoseado artículo 36, inciso f, que dice textualmente: "La licencia de conductor es un documento habilitante y de propiedad del titular, del que no puede ser despojado ni dispuesto su secuestro como medio para asegurar el pago de multas . . ." Bien sabemos que el retiro del registro de conductor ya no es sólo norma sino un encallecido hábito en cuanto agente ronda por nuestras calles (salvo en la Capital, por ahora). Por lo demás, también sabemos que varias de las autoridades en tránsito que concurrirán a la reunión de Córdoba, si bien opinan como nosotros en cuanto al vigor de la ley 13.893, llevan entre sus proyectos de reforma la abolición del famoso inciso f, para seguir cómodamente con la práctica de secuestrar registros. Lo que sí les resultará difícil será modificar la Constitución para seguir con los secuestros de automóviles.

REFORMAS IMPRESCINDIBLES

El otro aspecto de nuestra propuesta, referente a la actualización y reglamentación de la ley 13.893, contempla la posibilidad de convertir el Reglamento General de Tránsito en una práctica y precisa referencia tanto para conductores y peatones como para las mismas autoridades.

Debe reconocerse que el actual código, con 15 años de vida, adolece de algunas imprecisiones que dan origen a las más raras interpretaciones. Además de no estar de acuerdo con las necesidades que impone el crecido volumen de tránsito que registran actualmente nuestros caminos y calles.

Veamos algunos temas que requieren ser estudiados de nuevo antes de su inclusión en el código.

NORMAS DE ESTACIONAMIENTO. El código resulta ambiguo en este aspecto, pues si bien establece la obligatoriedad del estacionamiento a la derecha, y la necesidad de dejar libres nuestras calles y carreteras, aclara luego: "salvo disposición de otra índole, especialmente establecida por la autoridad competente". Y allí comienza el caos, precisamente cuando la "autoridad competente" tiene piedra libre para otorgar o suprimir. Creemos que es necesario precisar los alcances de este capítulo.

DISPOSITIVOS DE LOS VEHICULOS. Aquí el código es bastante concreto: hasta indica medidas y cantidades de dispositivos, pero éstos no se adecuan a las necesidades actuales, especialmente en el caso de los paragolpes. Recomendamos que se analice el estudio que ha hecho la oficina técnica del Automóvil Club Argentino en materia de paragolpes.

SEÑALIZACION. Conviene adoptar e imponer un sistema único y uniforme en todo el país, el que deberá ir perfectamente graficado en las ediciones que se hagan del código para evitar errores de interpretación. Al hablar de sistema único, nos referimos especialmente a las señales urbanas, en las que hay una verdadera anarquía. Consideramos que convendría adoptar las señales establecidas en la conferencia de Ginebra de 1949, aquellas del círculo rojo, la diagonal sobre círculo ro-

https://argentoteca.blogspot.com

El congreso de Córdoba ofrece la oportunidad de actualizarlo y unificar criterios en materia de tránsito

2da. Nota

jo, etcétera. De otra forma no se le podrá exigir al conductor que respete indicaciones poco claras y que varían de ciudad en ciudad.

También debe reglamentarse el señalamiento horizontal, para peatones, del que no se ocupa actualmente el código. Y en cuanto a las señales luminosas, la recomendación es la misma: hay que unificar criterios y poner término a la improvisación. Precisar también las indicaciones para giros a la izquierda, el uso de la luz amarilla solamente después de la verde, la altura y ubicación de los semáforos, y la eliminación de balizas innecesarias y peligrosas.

REQUISITOS DEL CONDUCTOR. Establecer definitivamente el alcance del registro de conductor como documento personal, y dejar bien claro si sirve o no para conducir vehículos ajenos.

SEGURO CONTRA DAÑOS A TERCEROS. El código establece que este seguro es sólo obligatorio para aquellas personas que hayan sido causantes de un accidente. Sería un gran paso adelante que el seguro contra daños a terceros sea obligatorio para todo vehículo automotor.

Creemos que éstos son los puntos más débiles que presenta el actual código de tránsito, y por lo tanto los que deben ser estudiados a fondo para su nuevo enunciado. Eso es todo. Hecha la crítica y señalados los rumbos más prudentes, nuestra misión toca a su fin. Los técnicos que se reunirán en Córdoba tienen la palabra, y la gran responsabilidad de defender los intereses y libertades de todo ciudadano que se sienta al volante o que cruza una de nuestras calles. *

Vº. CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRANSITO

PONENCIA DE PARABRISAS

- Debe disponerse el respeto en todo el país de la ley de tránsito Nº 13.893, y su reglamentación con carácter nacional.
- Es necesario, a su vez, que dicha ley sea actualizada en los siguientes mandatos:
  - Art. 12. - Dispositivos de los vehículos: adecuar a la época las prescripciones generales y prestar especial atención a la altura y disposición de los paragolpes.
  - Art. 36. - Requisitos del conductor: Precisar el valor del registro de conductor y su vigencia en el manejo de automotores ajenos.
  - Art. 77. - Estacionamientos: Dejar como norma definitiva el estacionamiento sobre la derecha.
  - Art. 92. - Señalización: Unificar el sistema de carteles en caminos y calles urbanas. Reglamentar el señalamiento horizontal. Aunar criterios en lo referente a semáforos con luces de color. Eliminar las balizas innecesarias.
  - Art. 97. - Seguro contra daños a terceros: Implantarlo como obligatorio para todo vehículo automotor.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

ROAD-TEST EXTRANJERO Nº 3

VOLKSWAGEN

KOMBI

La utilidad en envase tamaño familiar. De esa forma podría definirse la Kombi de Volkswagen, practicidad y economía en un envoltorio adecuado a la función que cumple

Desde hace tiempo la pujante industria brasileña del automóvil incluye entre sus productos la Kombi Volkswagen, cuya especificación es muy similar a la de la Kombi alemana. QUATRO RODAS testeó este vehículo en una amplia gama de condiciones, desde favorables hasta adversas. Sus conclusiones aparecen en el texto.

Seguimos nuestra línea de tests de vehículos extranjeros, correspondiendo en este caso a la Kombi de Volkswagen de Brasil, testeada por nuestra publicación colega "QUATRO RODAS".

La versión del Volkswagen apareció en 1950 como solución al problema alemán de transportar gente y/o carga con reducido consumo de combustible. El concepto de envolver a los pasajeros en un cajón con ventanas resultó tener éxito sensacional y la palabra "kombi" (de "combinado") pasó definitivamente a integrar el léxico del automóvil. La filial brasileña produce unidades Kombi a partir de 1957 y para mediados de 1962 ya habían superado las 50.000 unidades fabricadas; en todo el mundo, más de un millón de kombi cumplen su infatigable tarea entre desiertos, hielo, ripio y barro.

ESTETICA

El aspecto externo es simple, por cierto. La trompa está distinguida por los faros, el emblema VW y —en los modelos más recientes— faritos de posición. El modelo lujo tiene una bagueta cromada en "V" y en todos los casos son ahora más grandes la luneta y los faros de cola. Para los pasajeros y para el conductor, se tiene una fuerte sensación de andar en ómnibus . . .

Por supuesto, la Kombi es un cajón sobre ruedas, pero la forma representa también lo más racional en estilización dentro de los requerimientos utilitarios del concepto. A fuerza de ver "kombis" en la calle, dice QUATRO RODAS, "acaba-se echando 'simpatica' a viatura", y agrega que los usuarios sostienen que "Quem ama o feio bonito lhe parece". . .

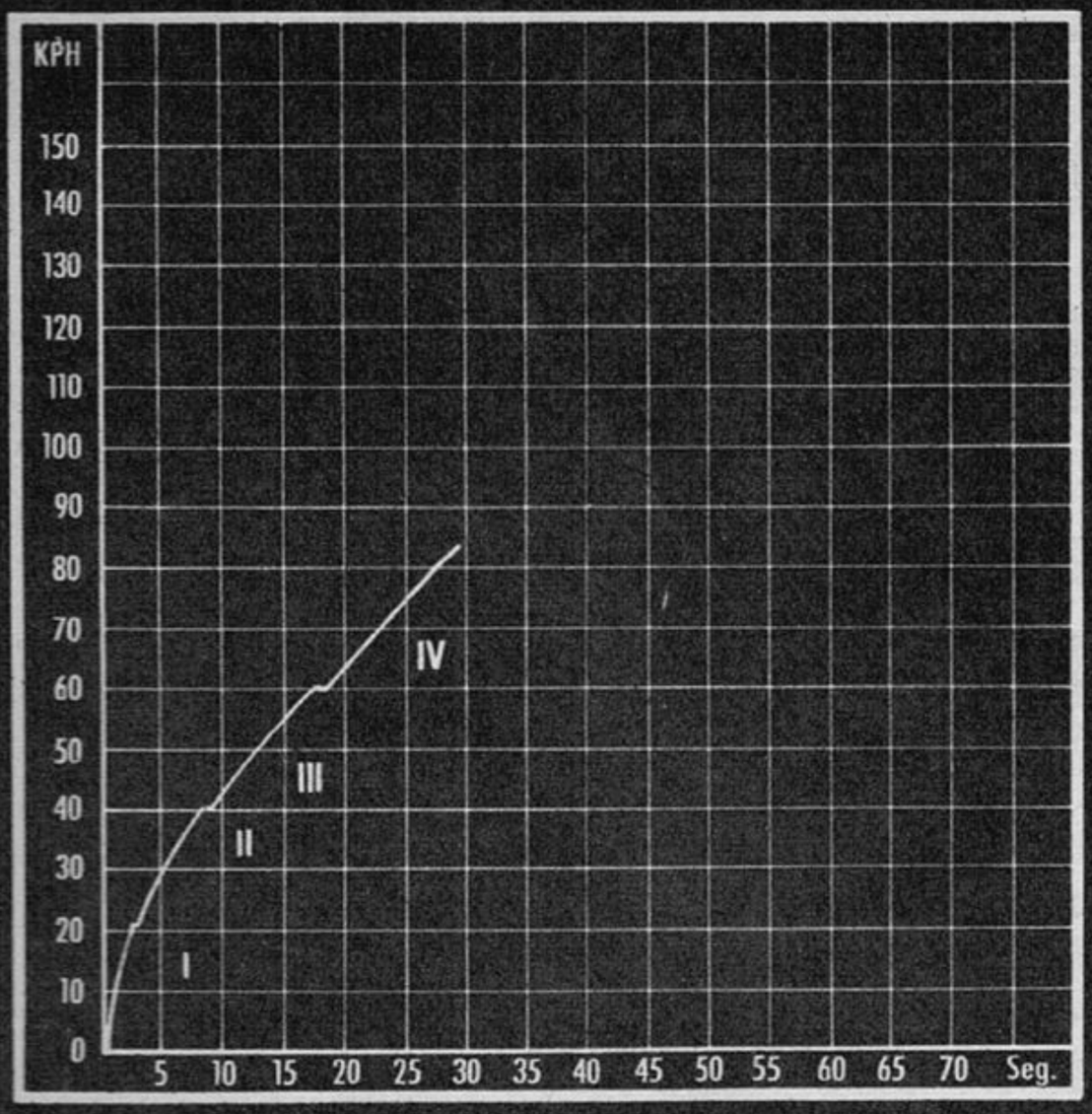
TERMINACION

La pintura —dos tonos— es de buena calidad. No siempre se encuentran perfectamente las junturas. En el interior, observamos defectos que hubieran sido fácilmente subsanables; vidrios corredizos demasiado duros, llaves de luz frágiles, sobrantes en el tapizado, cierre imperfecto en el sistema de calefacción, y puertas a veces difíciles de cerrar.

La capacidad de transporte es excepcional. Caben holgadamente nueve personas más su equipaje, u 810 kilos de carga, que es bastante. La accesibilidad es buena. A plena carga se nota endurecimiento de la suspensión delantera. Por otra parte, la carga excesiva se aprecia también en la reacción del motor; cuando la kombi está cerca de su peso máximo, es necesario usar la primera (sincronizada) con frecuencia.

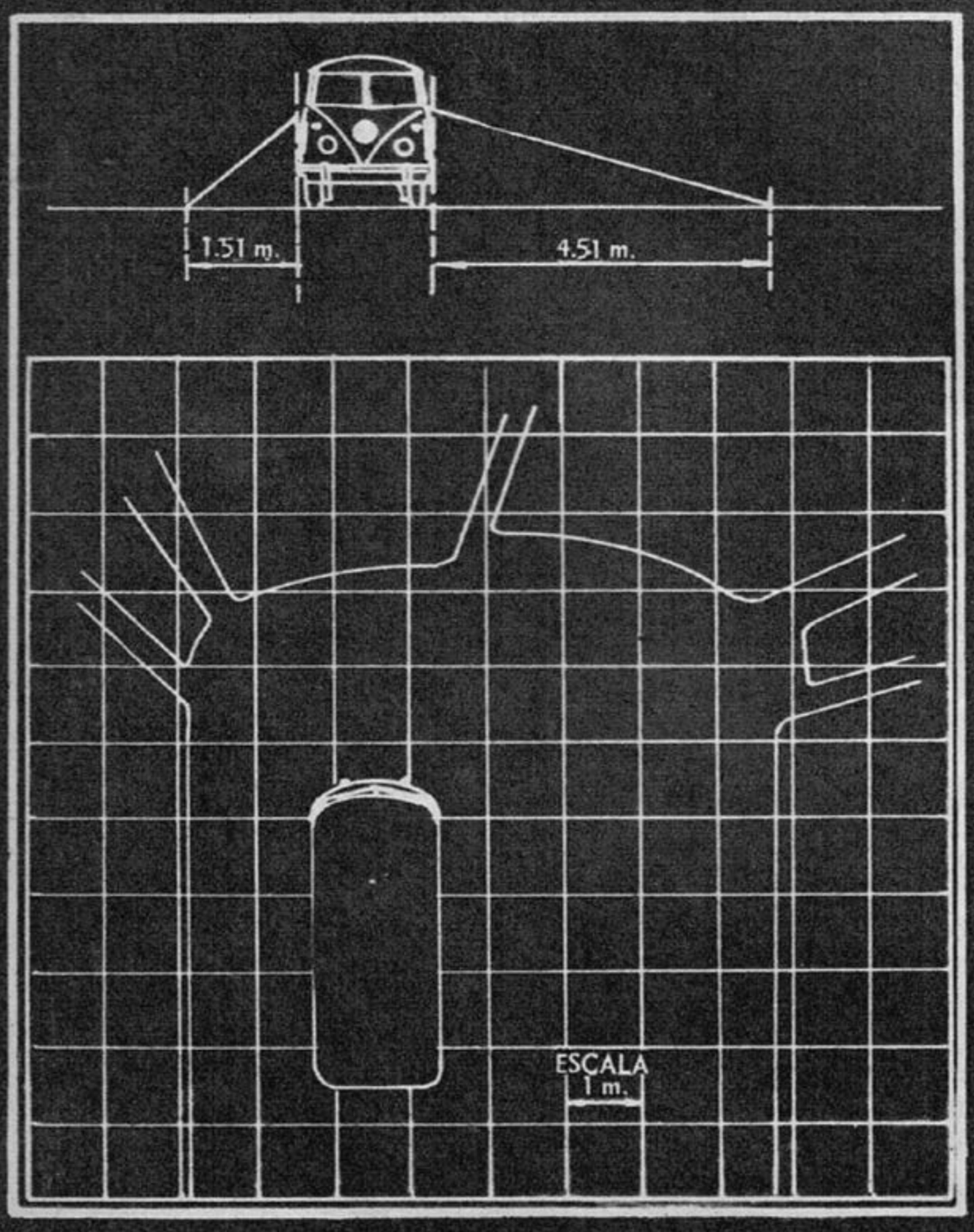
Los asientos traseros pueden removerse.

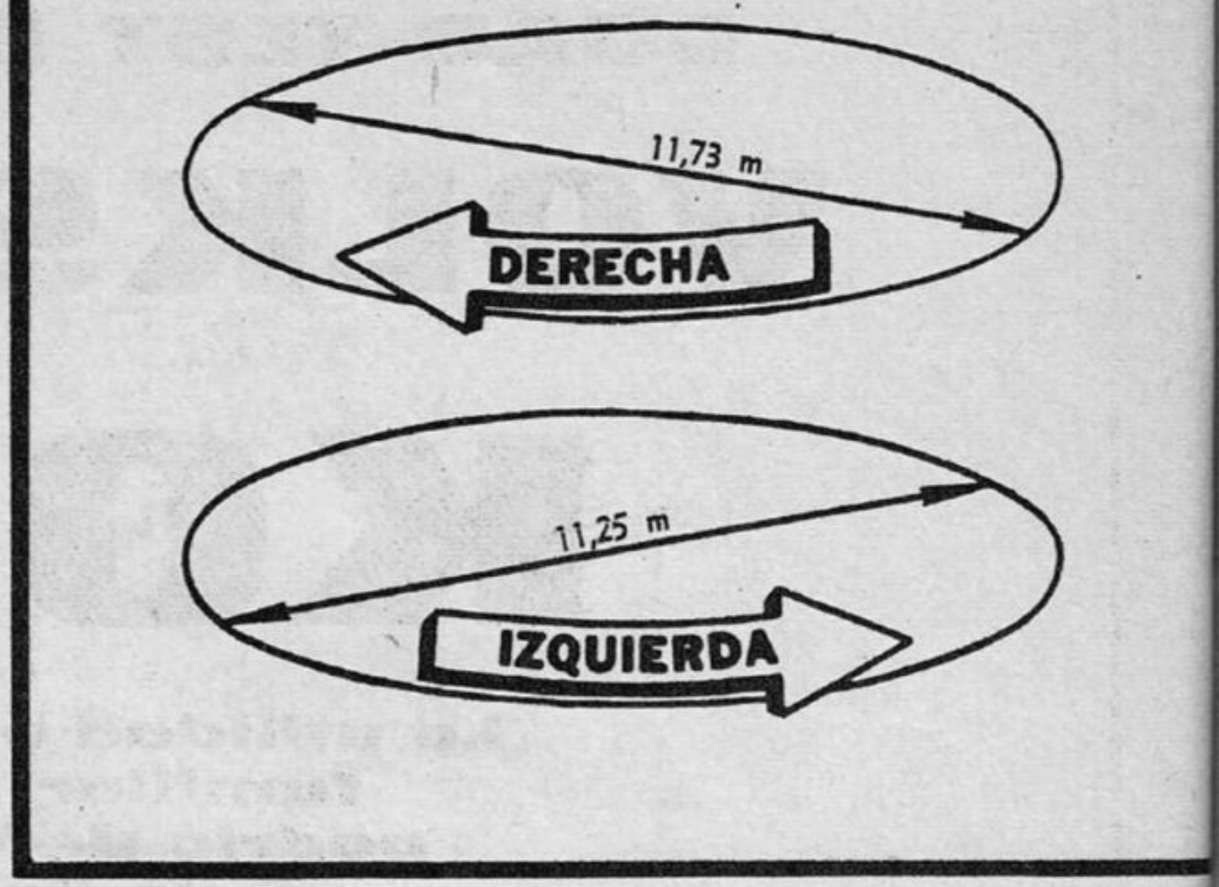
https://argentoteca.blogspot.com

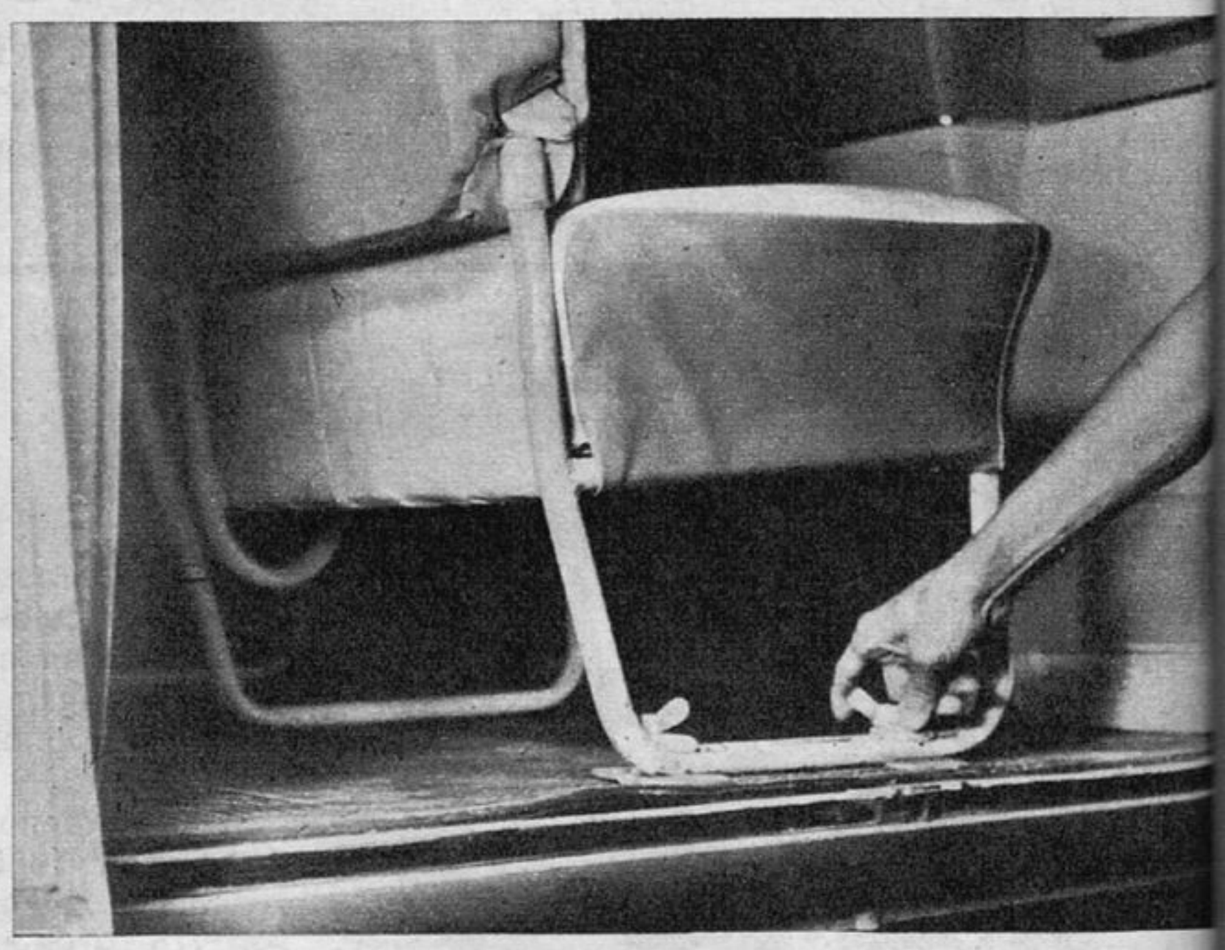


Arriba: La aceleración de la Kombi sigue un ritmo más pausado que ágil. Sin embargo, en opinión de nuestra publicación hermana, no es una tortuga. La primera sincronizada en este caso valiosa en el andar en ciudad. Abajo: Areas de vidrio más amplias han mejorado la visibilidad lateral y trasera, que antes no era muy buena. En la actualidad, dice QUATRO RODAS, este aspecto del diseño no ofrece problemas al usuario.

Desde arriba: Los diámetros de viraje son razonables, si bien no pueden calificarse de "reducidos". La Kombi no es un vehículo grande —ocupa aproximadamente el mismo espacio que el sedan VW 1200— y por lo tanto puede estacionarse sin mayores problemas. Derecha abajo: Aflojando sendas mariposas, pueden removerse los asientos, circunstancia que no solamente deja espacio libroda para carga, sino que además permite usarlos afuera.







ROAD TEST 3 EXTRANJERO

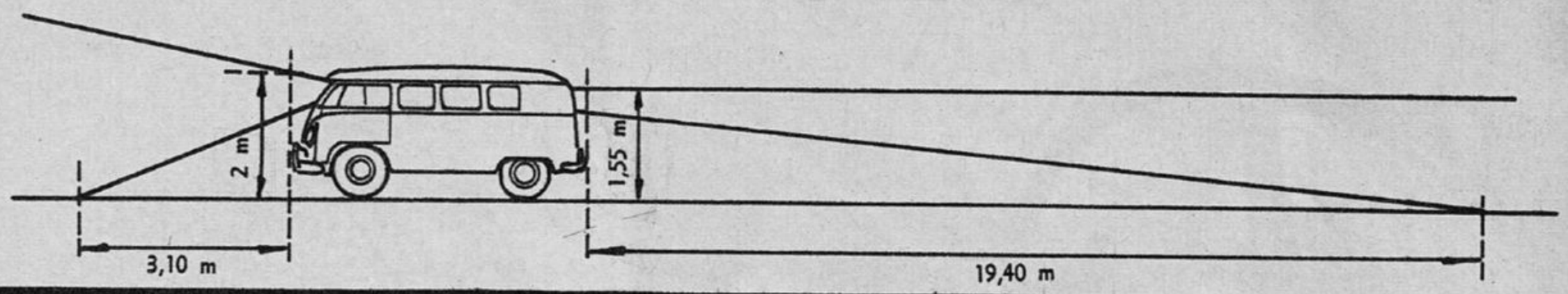
MANEJABILIDAD

La posición del conductor es insólita para quien está habituado a un automóvil, debido a la ubicación del asiento, del volante, las palancas, la ausencia del capot, etc. Cuando se maneja una Kombi entran en juego músculos harto insospechados . . .

Los instrumentos son muy simplificados; velocímetro con cuentakilómetros, indicador de nivel de nafta, y testigos para aceite, dinamo, luz alta e indicadores de viraje ("pisca-pisca" en la deliciosa jerga del país hermano).

Al poco tiempo, el conductor "hecho al automóvil" se acostumbra a la Kombi y no tiene más problema, encontrando entonces que el vehículo es sumamente elástico y adecuado a variadas necesidades. En ciudad, la Kombi es liviana de maniobrar; en ruta, se nota mucho la influencia de vientos laterales, tanto en andar abierto como en los cruces con otros vehículos. Los círculos de viraje no

https://argentoteca.blogspot.com

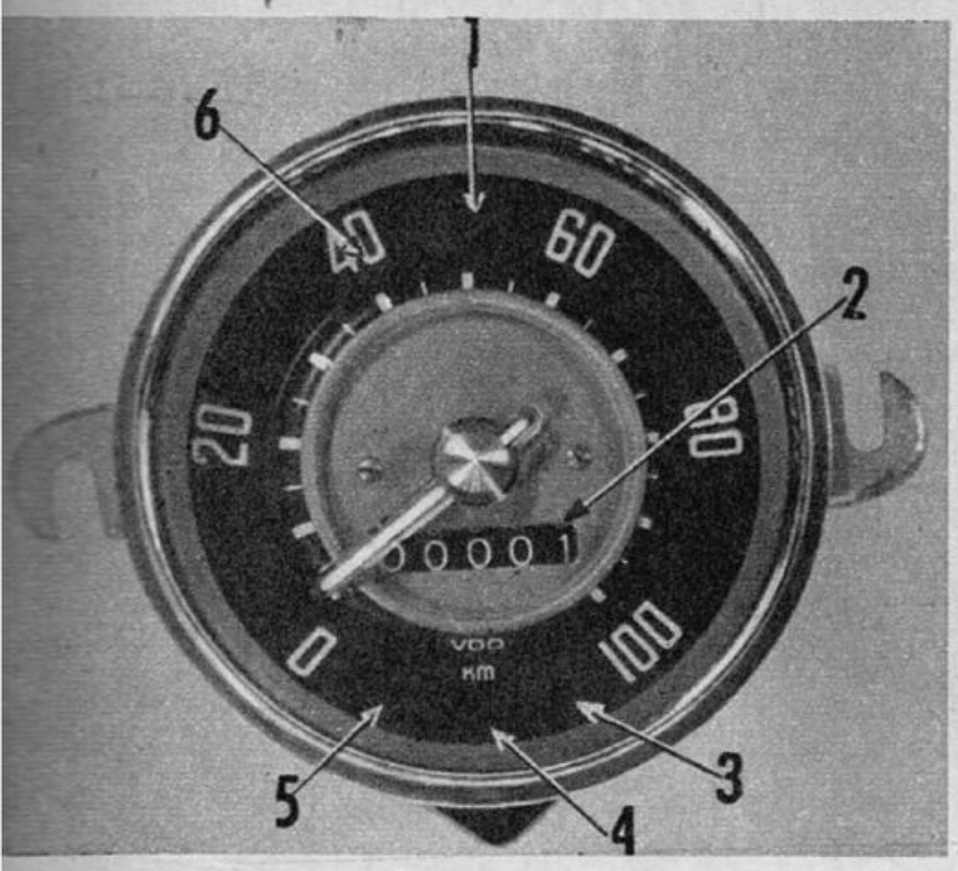


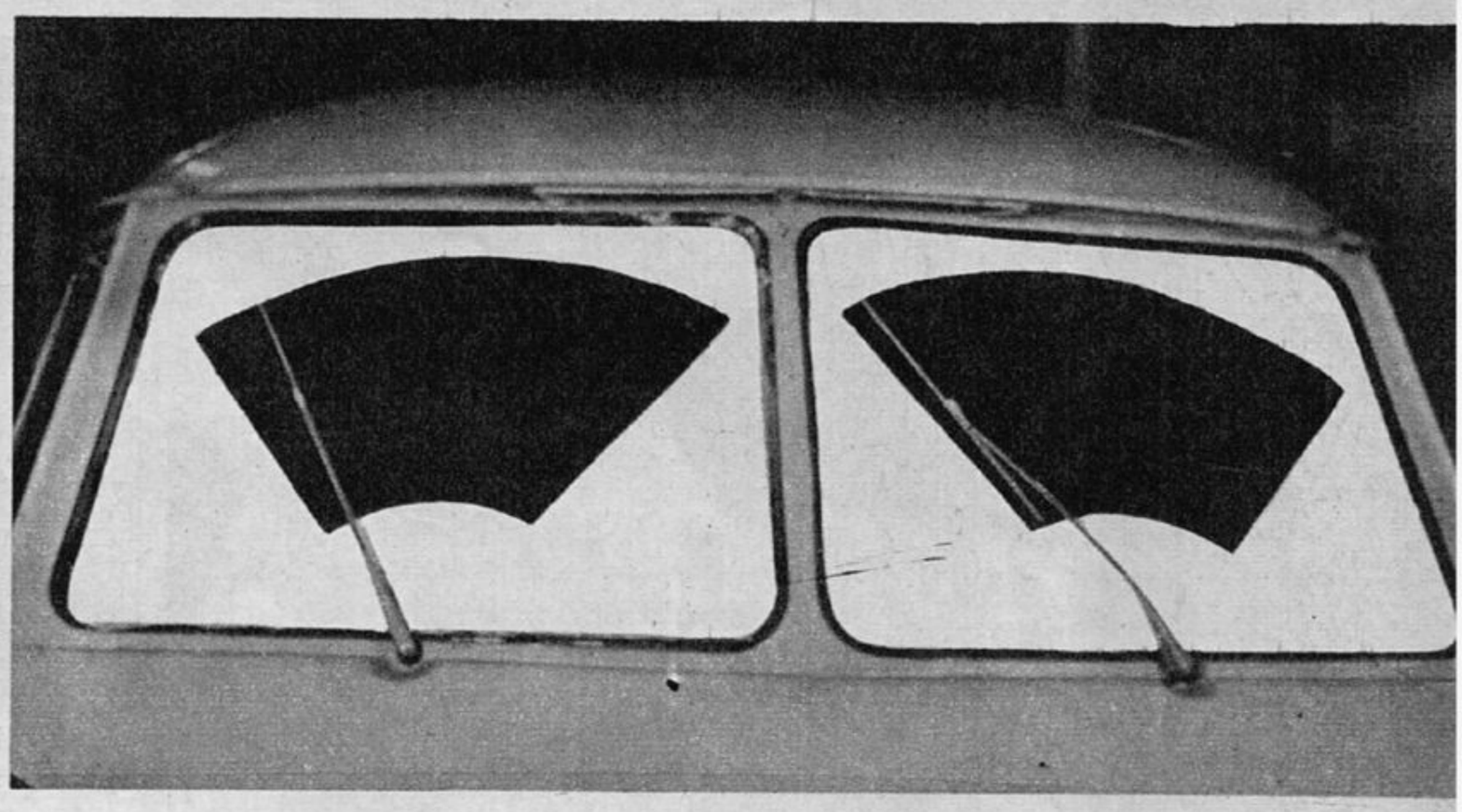
Arriba: Cotas de visibilidad en vista de perfil. Derecha: A las cifras obtenidas por QUATRO RODAS agregamos nuestros cálculos de tiempo de reacción, en el frenado. Abajo: 1) Velocímetro, 2) indicador de viraje, 3) cuentakilómetros, 4) presión de aceite, 5) faros altos, 6) no-carga dinamo. Además el panel tiene un medidor de nafta. Derecha abajo: área barrida por los limpiaparabrisas del Volkswagen Kombi.

DISTANCIAS DE FRENADO

VELOCIDADES			
20 Kph a 0	2.7 m	1.30	D. T. = 4 m
40 Kph a 0	5.5 m	5.80	D. T. = 11.30 m
60 Kph a 0	8 m	14.70	D. T. = 22.70 m
80 Kph a 0	11 m	31.80	D. T. = 42.80 m

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir. la suma de las dos cifras anteriores.





son exagerados, y como el coche no es largo (aunque lo parezca) resulta fácil de estacionar en lugares más o menos restringidos.

La caja de velocidades, con todas las marchas sincronizadas, excepto la marcha atrás, resultó "um primor de técnica" para QUATRO RODAS. Señalaron, sin embargo, que el centro de gravedad es bastante elevado, y en viraje más o menos apretado la Kombi exhibe una tendencia a levantar una rueda, por lo que se recomienda precaución al conductor en la maniobra fuerte.

Se encontró que la Kombi es un vehículo muy interesante para terrenos quebrados, debido a su valiosa cota de despeje y a la tracción que ofrece la ubicación trasera del motor. Se quejaron de la falta de potencia, aunque puntualizando que era por el motor chico y que no era un defecto, sino una consecuencia de la estructura del vehículo.

La velocidad máxima observada fue de 98 kilómetros por hora, superior a los 90 que la fábrica indica para este vehículo. En las marchas se lograron velocidades de 22 en 1ª, 40 en 2ª y 60 en 3ª. Para uso diario es recomendable respetar lo indicado por el manual:

I: hasta 16 km/hora
II: 10 a 32 km/hora
III: 20 a 52 km/hora
IV: hasta 90 km/hora

No se observó un error muy grande en el velocímetro, apenas del orden del 5/6 % en las velocidades más habituales.

En materia de consumo, se promedian cifras del orden de los diez km/litro, aunque esta cifra desciende a 7,5 km/litro si se marcha a fondo; la Kombi es cuadrada y de mucha área frontal, o sea que andando más o menos ligero la resistencia aerodinámica es bastante elevada.

ACELERACION

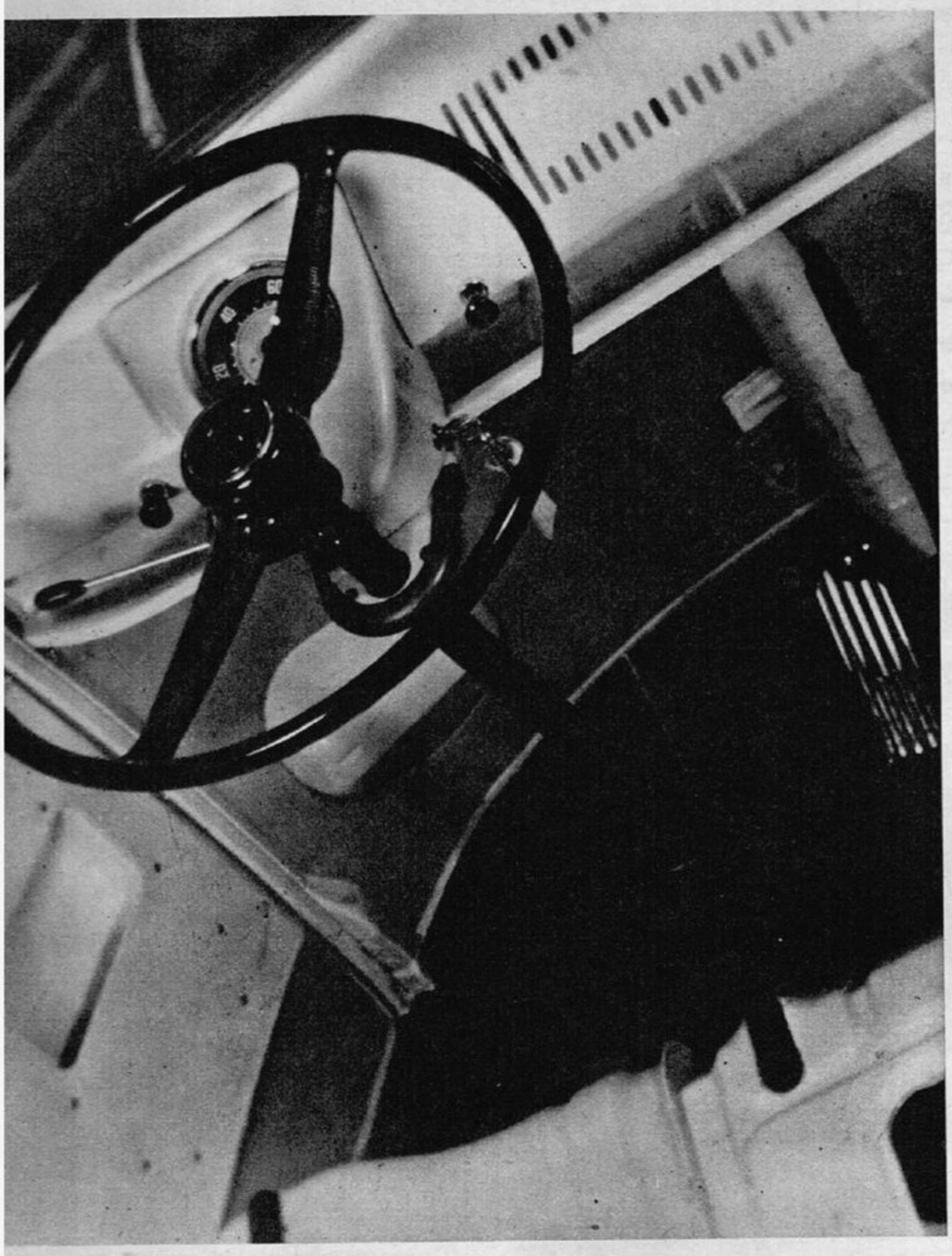
Nuestra colega dice pausadamente que la aceleración de la Kombi "no es brillante", pero destacan que tampoco es una tortuga. Testeado con 200 kilos, lograron 0 a 80 en 27"8.

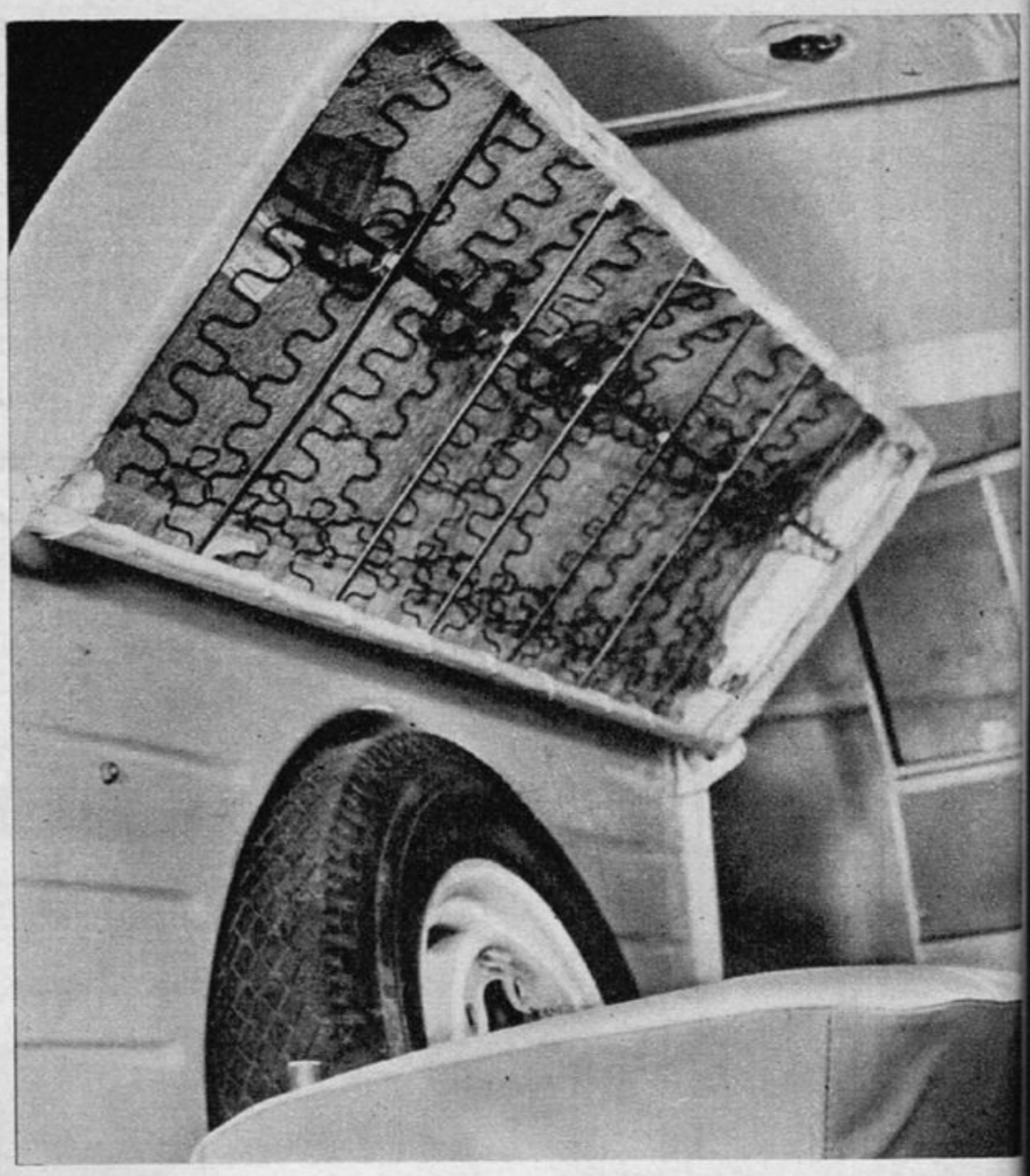
En cuanto al motor, dicen que es "dócil y bastante elástico". Soporta viajes largos a máximo régimen sin inconvenientes, y su nivel sonoro varía según se trate del modelo "standard" o "de luxe", puesto que éste tiene mayor protección antisonora que aquél. En el modelo "standard" el silbido de la turbina del ventilador resulta a la larga fatigoso para los ocupantes del vehículo.

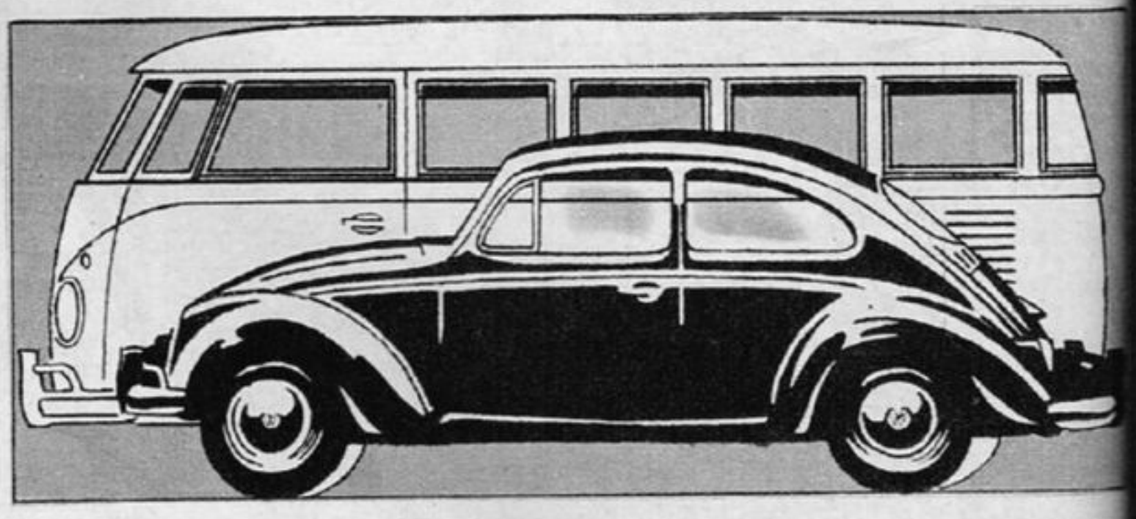
Los controles resultaron blandos y de positivo accionar; el embrague un poco más pesado que en modelos anteriores, pero no se observó ningún problema en cuanto a su capacidad de trabajo; no había patinamiento ni siquiera con el coche cargado por completo.

Los frenos fueron eficaces, pero

https://argentoteca.blogspot.com







ROAD TEST 3 EXTRANJERO

Vemos en estas fotos detalles del compartimiento de manejo, del largo del coche, de la ubicación de la rueda de auxilio, y un aspecto del test "fuera de camino" que hizo QUATRO RODAS.

hay una tendencia a desplazamientos laterales del vehículo, fácilmente corregibles por parte del conductor. No se observó tendencia a "fading" durante el test.

OTROS DETALLES

La visibilidad delantera es sumamente buena, gracias en parte a la ausencia de capot. La visión hacia atrás era reducida en otros modelos, pero es ahora muy buena gracias al aumento sensible de área de vidrio, tanto lateral como trasero. En el modelo más reciente el conductor dispone de una verdadera "vista panorámica" para marcha atrás.

Los limpiaparabrisas funcionan con una cadencia de 60 barridas por minuto. Podría mejorarse con un motorcito que admitiera más velocidad.

CONCLUSION

Traducimos textualmente las apreciaciones finales de QUATRO RODAS. "En su clase, la Kombi ofrece resultados globales bastante buenos. Su versatilidad es notable y su característica básica es la de la funcionalidad. Como transporte de carga sus índices de costo son bastante bajos. Como transporte de personas, resuelve problemas de familias numerosas y otros afines.

"Las restricciones que impone son de dos tipos; subsanables y congénitas. En el primer grupo se encuentran los detalles de terminación, presentación, potencia reducida y lujo. En el segundo rubro encontramos los problemas que nacen de la propia construcción de la Kombi; para subsanarlos habría que hacer otro coche distinto . . . que no sería ni tan práctico ni tan económico como la Kombi. Las tres faltas son estética, estabilidad y confort, especialmente para el conductor.

"Bien adaptado al uso que el propietario necesita, tiene condiciones para desempeñar excelentes servicios en casi todos los sectores." *

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

MOTOR: 4 cilindros horizontalmente opuestos, 77 x 64 mm., 1.192 c.c., 36 HP SAE a 3.700 r.p.m., compresión 6,6 a 1. Cupla motriz 7.7 mkg. a 2000 r.p.m. Válvulas a la cabeza accionadas por botadores y varillas, con balancines. Refrigeración por aire con turbina.

Caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas, y marcha atrás. Relaciones internas: 3,80 - 2,06 - 1,32 - 0.89 a 1, marcha atrás: 3,88 a 1. Diferencial 4,125 a 1, más desmultiplicador con relación de 1:1,39.

Suspensión independiente a las cuatro ruedas, mediante barras de torsión.

VELOCIDAD MAXIMA

Promedio de varias corridas en sentidos opuestos, 98 km/hora.

VELOCIDADES EN LAS MARCHAS

En 1ª	22
En 2ª	40
En 3ª	60

ACELERACION EN LAS MARCHAS

De 0 a 20	2"6
„ 0 „ 40	9"
„ 0 „ 60	18"8
„ 0 „ 80	27"8

DISTANCIAS DE FRENADO

(Sin incluir tiempos de reacción)

De 20 a 0	1,3 mts.
„ 40 „ 0	5,8 mts.
„ 60 „ 0	14,7 mts.
„ 80 „ 0	31,8 mts.

CURVA DE CONSUMO

A velocidad sostenida de:

50	13,0 km/litro
60	12,0 „
70	11,1 „
80	9,9 „
90	8,4 „

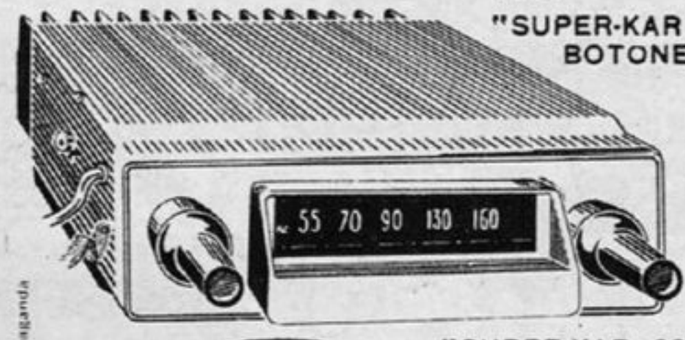
PRIMERA Y UNICA GRAN FABRICA QUE PRESENTA LA LINEA COMPLETA DE

RADIOS PARA AUTOS

"SUPER-KAR"

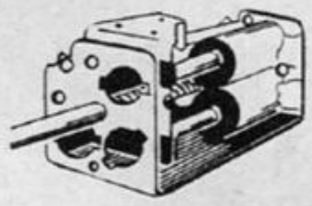
LA CALIDAD SE VE AL ABRIR LA CAJA

"SUPER-KAR 73"
BOTONERA

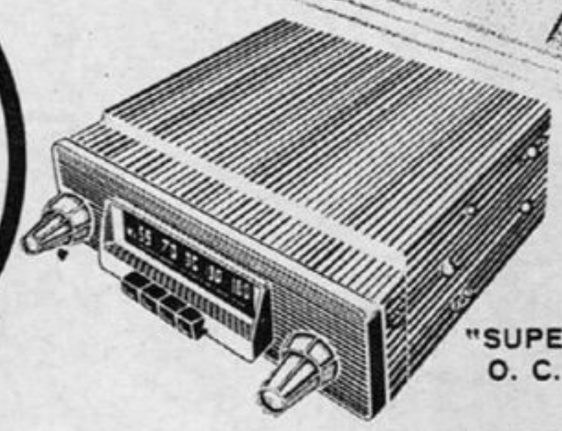


"SUPER-KAR 63"

De Napoli propaganda



SINTONIA A PERMEABILIDAD "INDUVAR"



"SUPER-KAR 83"
O. C. y LARGA

ACHE ELECTRONICA

CHIVILCOY 929/31
TEL.: 67-6091, CAP.

MAS "MOTOR"

MAS PIQUE!

MENOR CONSUMO!

BUJIAS HASTINGS

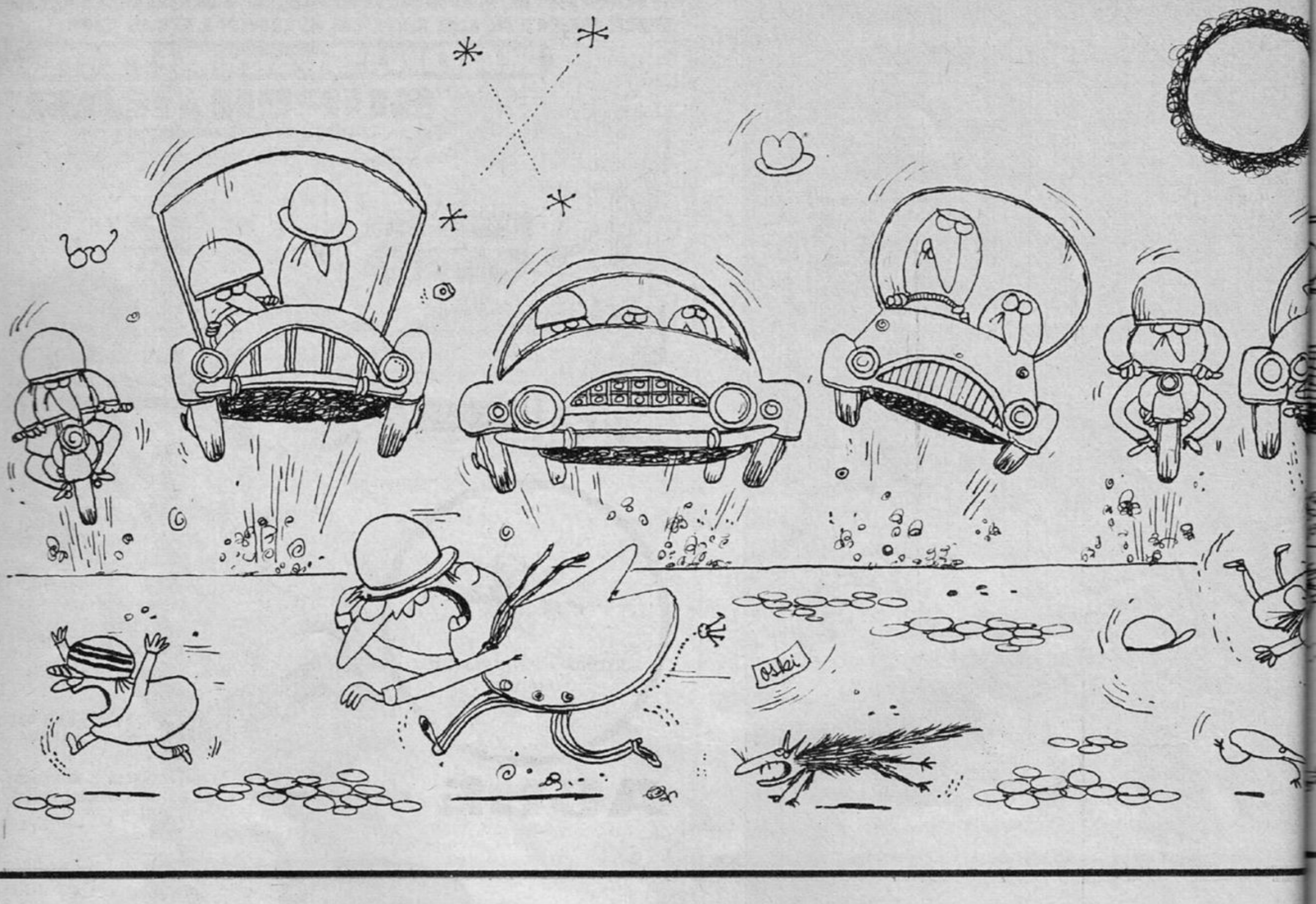
Fire Power

3 años de éxito en Argentina!
35 en U.S.A.!

DISTRIBUIDORES

DITLEVSEN & CIA. LTDA., Ing. Huergo 1335, Capital
ACEROMOTOR S.R.L., Sarmiento 1999, Capital
E. MONTI & CIA. S.R.L., Parral 1101, Capital
FABRICA: HASTINGS ARGENTINA S.A., Gaona 1553, Capital

https://argentoteca.blogspot.com



DEMONIOS DE LA

Pasa un auto
guiñando una luz
de giro, otro
se le pone a la cola.
También guiña...
Se suma uno más
a la fila.
Y otro. Y otro...
La "picada" ya tiene
materia prima.
Los demonios
pasean de noche...
Pueden matar.
Deben ser
barridos de
las calles.

Uno de los principales orgullos argentinos es el desentendimiento de los problemas raciales. Aquí no hay problema con la juventud. No hay negros, no hay blancos, ni **rockers** ni **mods** como en Londres. La gente joven resuelve salir a divertirse y sale, sin distinciones, sin separación de clases y sin discriminación de modos en la vestimenta. Ello no quita que la juventud argentina se parezca a la mundial en su prolijo afecto por el ruido a motor y en su desvelo por andar rápido, por lo menos más rápido que los demás.

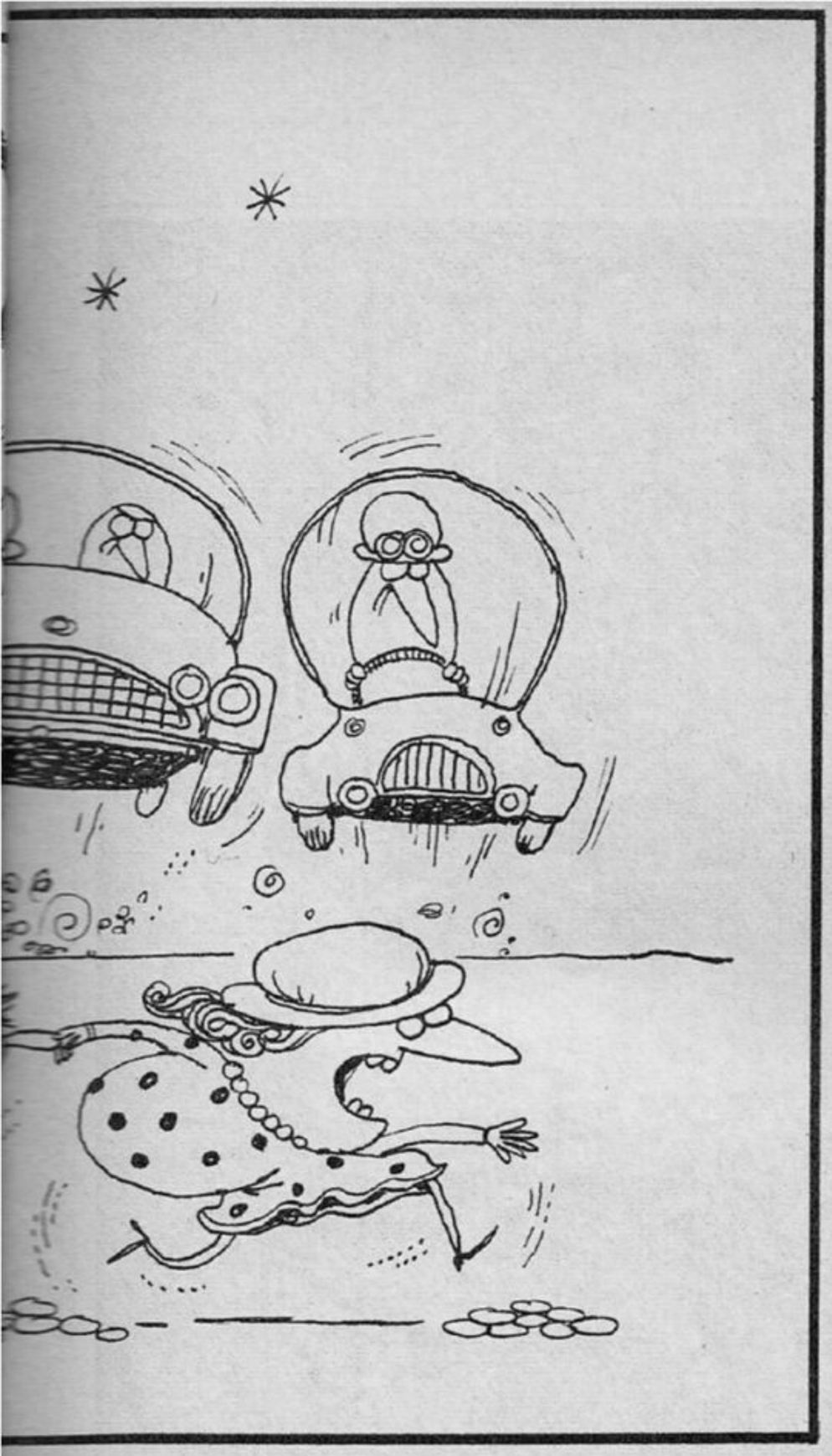
La manera de reunirse tiene ribetes graciosos, como rescatados de una película de René Clair... Pasa un auto en la noche circulando a velocidad moderada, guiña sus intermitentes de giro de un lado y otro, y pronto se le pone otro a la cola. Luego se agrega un tercero a la caravana. Y otro. Y otro más... Se forma así un largo carrousel que momentáneamente viaja despacio. Sin embargo, la pesca de clientes continúa, los indicadores de viraje prosiguen su intermitencia. De paso, comienza la selección de un lugar apropiado para la "picada" —carrera de 300 ó 400 metros en la que participan los integrantes de la fila, y que en realidad es el leitmotiv de la reunión—, pero ahora hay pañuelos blancos en las antenas para que los interesados que vienen de frente identifiquen el grupo y se pongan a la cola.

A su vez, los **antidemonios** también andan a la pesca. La policía ronda en jeeps al heterogéneo grupo donde las cupés Ford roncan tras los De Carlo y las Estancieras ruedan a la vera de un "sporcito" de 750 c. c. Y aunque la ley no puede tomar medidas porque las velocidades aún son reglamentarias, por regla general la presencia del uniforme actúa como un eficaz agente disgregador. Entonces la fila se desfleca calle por calle abandonando en su nostálgica soledad a los patrulleros. Pero, sin embargo, por un misterioso e implícito acuerdo, se vuelve a formar la cola en una avenida próxima, y la marcha continúa en ralentí, amenizada con aceleraditas en falso, hasta descubrir algún lugar sin moros en la costa.

¿PICAN O NO PICAN...?

Los balnearios de Ezeiza, el Rosedal y la **olla** de la Costanera (extremo nor-

https://argentoteca.blogspot.com



NOCHE

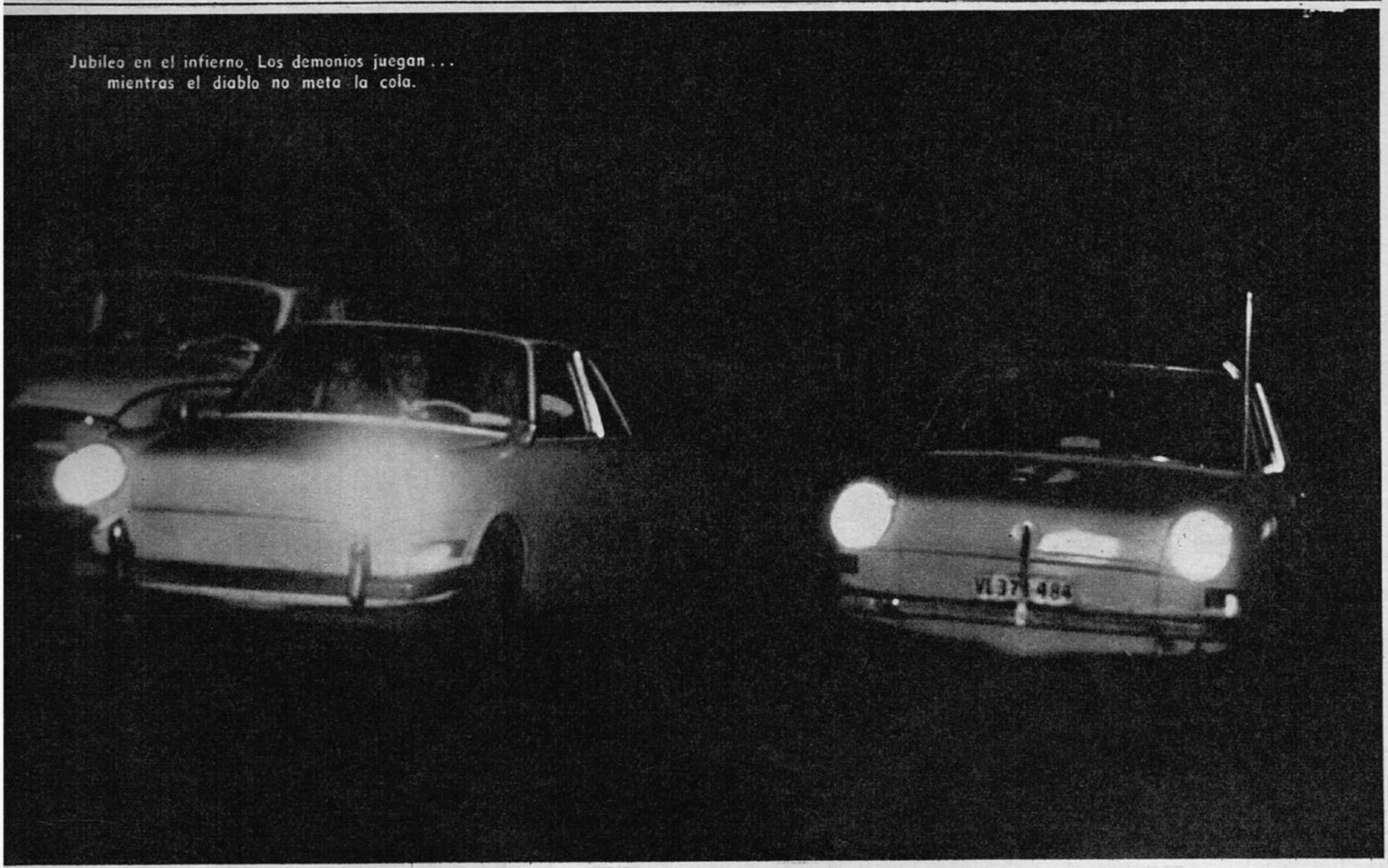
te) son los escenarios predilectos de los "Demonios de la Noche". Se formalizan las apuestas de ventanilla a ventanilla y se corre sin otra ley que la de llegar antes y sin otro reglamento que el "agárrese como pueda". Uno contra todos, por amor al arte o por parte de un jugoso cheque que firmó papi. Lo cierto es que las modernas picadas no envidian absolutamente nada —en lo que refiere a encarnizamiento, cantidad de participantes y modos de realización— a aquellas legendarias que se realizaban bajo el ciervo del lago, en Palermo, y que consagraron a los Gálvez, a Sáenz Valiente, a Alzaga y a tantos por el estilo.

No es nada raro que una moto se mezcle en el grupo y corra. Después de todo, en estas ocasiones resulta bastante fácil pasar de espectador a actor. Hay veces en que se otorgan "handicaps" unos a otros. Otras tantas el asunto es a "cara 'e perro" y entonces los chicos se abstienen o pagan los platos rotos. A propósito . . . si un auto vuelca, paga el precio de la mala fortuna cayendo en manos de los coleccionistas de recuerdos: instrumentos de

Los demonios salen de noche. No tienen sueño, pero sí automóvil. Y se divierten . . .
Claro que a veces les piden el registro, pero mamá siempre los recupera . . .

https://argentoteca.blogspot.com

DEMONIOS DE LA NOCHE



Jubileo en el infierno. Los demonios juegan . . .
mientras el diablo no meta la cola.

medición, gomas, volante, espejos, adornos, en fin, todo cuanto se pueda retirar tirando o desenroscando pasa a mejor vida. Además, no hay denuncias...

Hace un tiempo, un personaje que quedó en el anónimo, asombró a todos circulando por el Acceso Norte (Av. Panamericana) viajando marcha atrás con su Institec. Con ello se ganó la admiración de los motociclistas que se reúnen allí todos los domingos y de paso le dio una idea a cierto poseedor de un Bambi. Como se sabe, un motor de dos tiempos con un juego de platinos especial, funciona normalmente para atrás —o al revés, mejor dicho— y el Bambi lo posee como equipo de norma, precisamente para dotarlo de retromarcha. Por lo tanto, se le pueden conectar las cuatro velocidades en marcha atrás, y eso fue precisamente lo que hizo este buen hombre...

Los "demos" dijeron... "En la variación está el gusto", y organizaron picadas marcha atrás. El Bambi deglutió a todos, andando a... ¡80 kph! Cupés BMW, Estancieras y hasta Giuliettas entraron en la apuesta y, por supuesto, pagaron. El dueño del autito encontró nuevos candidatos en sesiones subsiguientes, pero al fin la voz se corrió y ya no tuvo con quién. Desapareció después misteriosamente.

En todo el engranaje de la "picada" hay un ajuste cronométrico y sobreentendido. Lo que se rompe no se paga y el que se lastima no llora. Nadie conoce a ninguno, y si llega la policía, cada cual por su lado. En tal caso, excepto alguna que otra boleta no paliativa por exceso de velocidad o ruido, no se puede hacer gran cosa. Salvo en una oportunidad en que al despliegue policial se sumó la colaboración de efectivos de Aeronáutica y la "leña" fue general (Ezeiza hace más de un año), la actividad de los **antidemonios** no fue efectiva porque dos patrulleros detienen solo a dos diablos, mientras que los demás se ocupan de cambiar el infierno de lugar...

Por lo demás, hoy, igual que anteayer, las "picadas" cobran día a día numerosos adeptos. Solo que se perfecciona el sistema de contraespionaje y nadie se cita en lugares u horas determinadas, sino que se menciona tal o cual zona y tal o cual día. Después, los que gozan cualidades de jefes comenzarán la pesca guiñando sus intermitentes y la caravana se pondrá en marcha. Naturalmente, la policía estará atenta, pero no siempre tendrá suerte. Quizá atrape alguno que otro muchachito dejado de a pie en el lugar del hecho o consigna levantar una o dos actas de infracción. Pero al uno, la madre lo retirará lloroso de un destacamento dos horas después, y a la otra la pagará papá, si es que no tiene amigos influyentes.

Si nos preguntan nuestra opinión, diremos que esto no puede y no debe ser. Hace poco las picadas produjeron un grave accidente que perjudicó a desprevenidos automovilistas que usaban la calle según su derecho. Poner en peligro vidas ajenas es imperdonable.

PARABRISAS no está de acuerdo con esta peligrosa actividad nocturna, y recuerda que los miércoles y los sábados el Autódromo Municipal está habilitado al público en horario de 14 a 16 horas, como para que cualquiera pueda arriesgar la crisma con tranquilidad de conciencia y sin comprometer la salud del prójimo. Pero, claro está, para entrar hay que llevar casco. Y tener registro. Más infernal y tentador parece ser ponerse en la fila, encender el intermitente, y puesto otro demonio a la par, bajar la ventanilla y preguntarle:

—¿Dónde se hace?... Y eso está mal. *

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S.A

INDUSTRIA ARGENTINA

¡JUVENTUD!
¡DINAMISMO!
¡SEGURIDAD!

SUSPENSOR **Cliper** para todo uso

Usted se sentirá **más joven, más dinámico,**
más seguro y **más cómodo** vistiendo todo el día
y todos los días el incomparable y varonil
suspensor anatómico **Clíper.**

Fácil lavado - No se plancha - Dura mucho más

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase

"FABRICAS LEILA" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

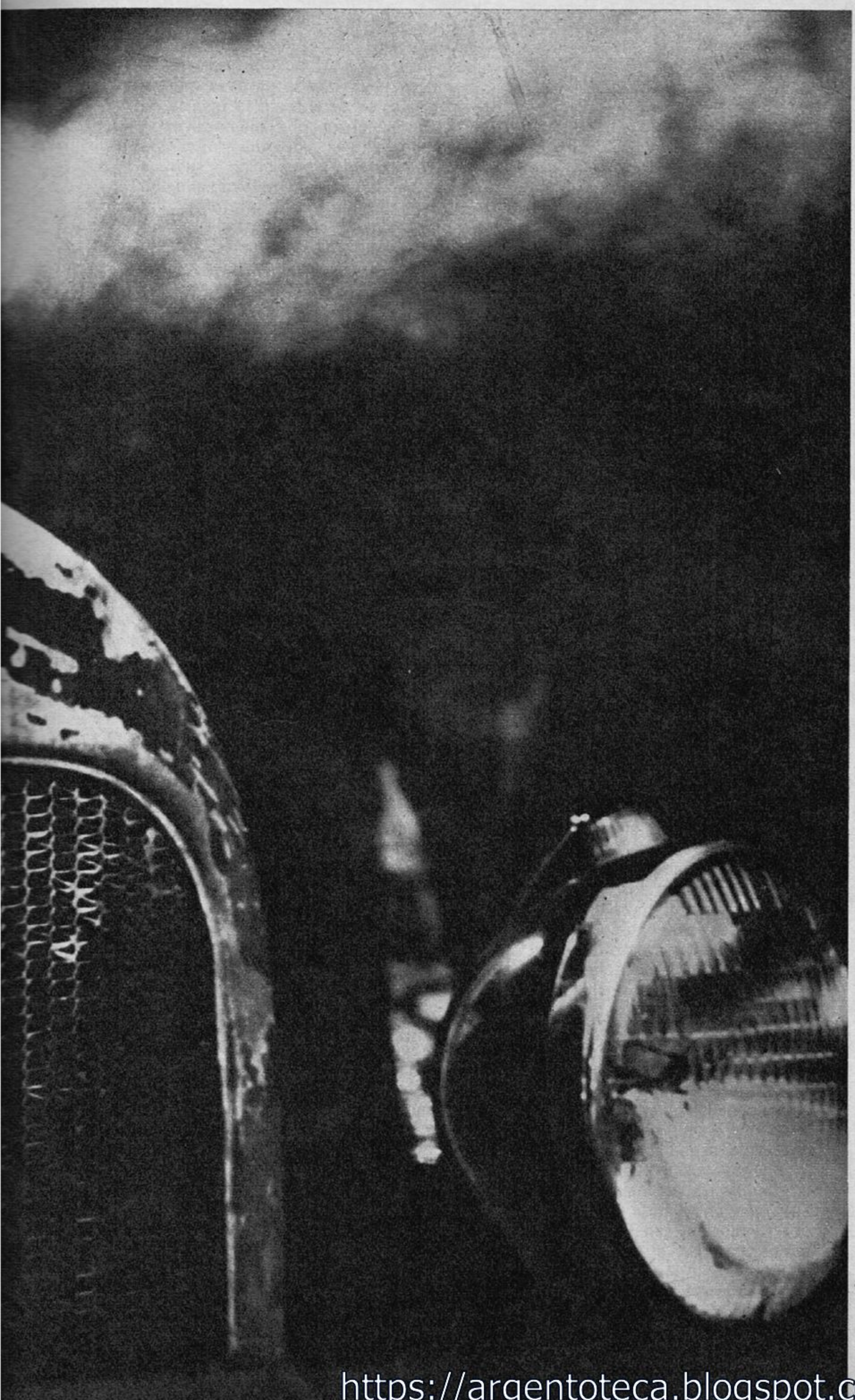
https://argentoteca.blogspot.com

Cuando el motor

Radiadores, poleas,
mariposas y termostatos...
Bueno, pero...
¿Y después, qué?
Aquí se plantean soluciones
sencillas para
problemas importantes...

https://argentoteca.blogspot.com

recalienta



Siempre se da el caso, aunque sea una sola vez en la vida, de que el motor del auto que tan nobles y buenos servicios le ha prestado, o que por lo menos así le augura la fábrica, se ponga temperamental y de golpe y porrazo se le ocurra empezar a calentar en forma excesiva. Y esto, por descontado, hace trabajar la imaginación del que maneja, llevándola a alturas insospechadas de costos de reparaciones, de probable fundición de bielas o bancadas, etc., etc.

Sin embargo, la mayor parte de las veces, se debe a una causa sencilla, cuyo remedio es sencillo también. Es cuestión de investigar un poco. El calentamiento excesivo o recalentamiento puede deberse al mal estado del sistema de enfriamiento —hablamos de motores enfriados por agua—. Si el auto es viejo, el mal estado puede ser total. Radiador tapado con incrustaciones, o por lo menos muy restringido, mangueras de agua con fuertes codos que no dejen el libre paso del líquido, o simplemente pérdidas en las mismas. Bridas que no ajustan bien o tapa de radiador que pierde.

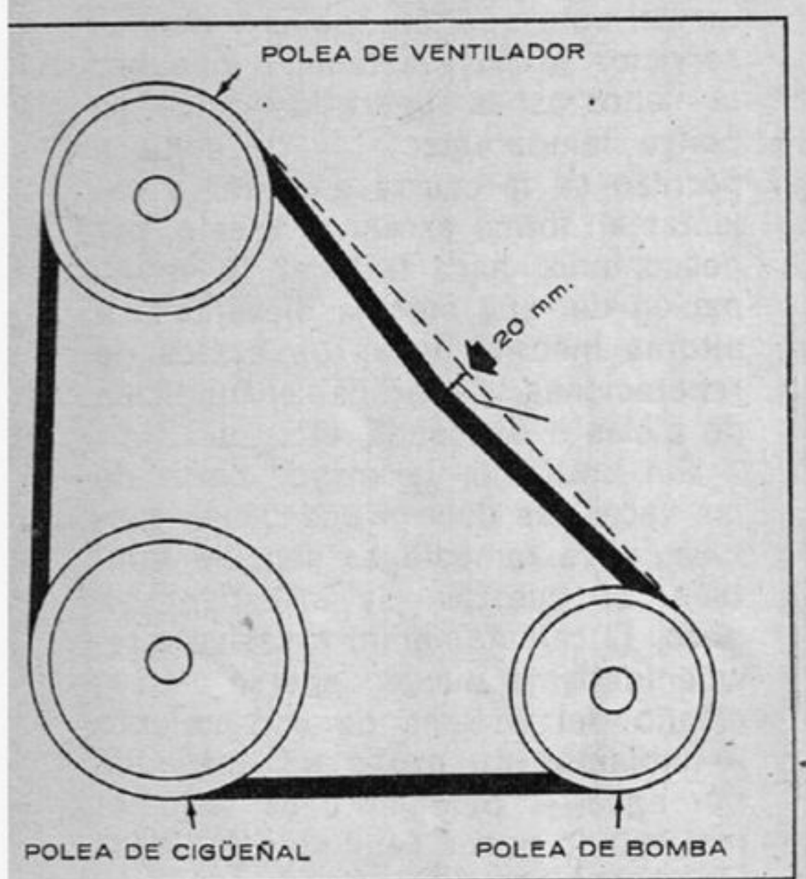
Llegado a este punto, se ve que la reparación es fácil. El radiador se destapa, para lo cual puede usarse un desincrustante común, o simplemente varias "purgas" de bicarbonato de sodio. Esto da muy buen resultado. Las mangueras pueden ser cambiadas por nuevas, lo mismo que las bridas. La tapa del radiador y su respectivo asiento pueden ser reparados. No hay excusa para no hacer este trabajo.

Otra probable causa del recalentamiento, puede ser el mal funcionamiento de la bomba de agua. Cuando ésta no hace circular el caudal calculado por la fábrica —en general calculan bien estas cosas—, lógicamente, la trasmisión del calor a la atmósfera a través del radiador es menor y puede suceder que un sector de éste no trabaje.

Luego, reparar bomba. Fijarse que la correa tenga la tensión correcta, más a menos una flexión de un centímetro y medio en el punto medio de la sección libre más larga. Tal vez, el uso haya desgastado las palas de la bomba. En caso de duda, conviene cambiar el cuerpo rotativo de ésta. El comercio ofrece equipos de reparación de bomba de agua para casi todas las marcas y modelos que

https://argentoteca.blogspot.com

CUANDO EL MOTOR RECALIENTA



Polea floja significa incorrecto funcionamiento de ventilador y bomba de agua. Mantener su tensión correcta, permite circular con tranquilidad a bajas velocidades, porque los caudales de aire y agua están bien impulsados. Prácticamente se puede verificar y corregir la tensión de la polea, tomando como referencia nuestro gráfico explicativo, es decir, cuidando que su juego en el sentido de la flecha, no exceda de los 20 milímetros.

funcionan en la Argentina. Comprobar el estado de las poleas que guían la correa del ventilador. Si éstas son de fundición, el uso o los años deforman el cono de la misma, haciéndola patinar aunque la tensión sea la correcta. El diganóstico del estado de la polea puede hacerlo cualquier mecánico hábil.

Otra causa más. El avance del encendido puede no estar en su punto correcto. En ciertas ocasiones, para que el auto ande "silencioso", para que no pistonee, se lo atrasa. Hay veces en que esta solución no es el remedio correcto, porque el coche puede pistonear no solamente por exceso de avance. Luego, atrasado, tiende a calentar. Súmele un día de calor y mucho andar en el tránsito y ya tiene la justificación del exceso de temperatura. En este caso, el remedio no es solamente adelantar el punto de ignición, porque pistonearía, sino sacar primero el pistoneo (nafta incorrecta, carbón en la tapa, puntos incandescentes, etc.) y luego adelantar el encendido hasta su punto correcto.

Y otra más. El auto calienta en montaña. Dejando de lado la evidente influencia de la poca velocidad del automóvil en relación con la del motor, o sea, la necesidad de usar mucha primera y segunda, recibiendo poco viento de frente, puede ser que un automóvil caliente por fuera de punto, aunque para el tránsito ciudadano y rutero esté perfectamente controlado. En estos casos, es común adelantar algo el punto de encendido, sobre todo si se van a realizar trepadas largas, como por por ejemplo, la cuesta de Copina, de Carlos Paz a Villa Dolores por Pampa de Acahala, sierras de Córdoba. Cuando se viaja por alta montaña, es común que el agua del radiador hierva. Lo hace a menos de cien grados, por la diferencia de presión atmosférica con respecto al nivel del mar, que es donde realmente hierve a cien grados.

En otras palabras, cuando hierve arriba, la temperatura real del motor es menor de cien grados. Se puede seguir andando siempre que se tenga cuidado en la reposición periódica del líquido de enfriamiento.

En general, en días calurosos, el ventilador del automóvil no se basta por sí solo para cumplir la labor de enfriamiento. Necesita la ayuda del aire exterior que penetra por el radiador, por lo menos en la inmensa mayoría de los casos. Fácil es entonces ver la causa de calentamiento en el caso de un tránsito congestionado y de poca velocidad. Pero en cuanto el conductor encuentra algunas cuadras abiertas, y puede acelerar algo en marchas altas, el calor desciende sensiblemente.

Algunas veces suele ocurrir que en tiempo de primavera o verano, andamos en ruta y repentinamente observamos un sensible aumento de temperatura en el motor. Antes de abandonarse a la desesperación pensando que se rompió el radiador, piense que muy posiblemente el panal se haya tapado de esas mariposas que en determinadas épocas del año revolotean por millones sobre inmensas áreas de nuestro campo. Si por simple apreciación visual usted percibe el panal del radiador cubierto de mariposas, trate de limpiarlo en lo posible con cualquier instrumento que se preste a ese fin: llegado a la primera estación de servicio, podrá pedir que se lo sopleteen con una manguera de aire comprimido.

En el andar en barro, es también muy usual que el radiador se tape y la temperatura aumente de golpe. Nuevamente en este caso es cuestión de sacar el barro como pueda y posteriormente someter el panal de radiador a una buena lavada.

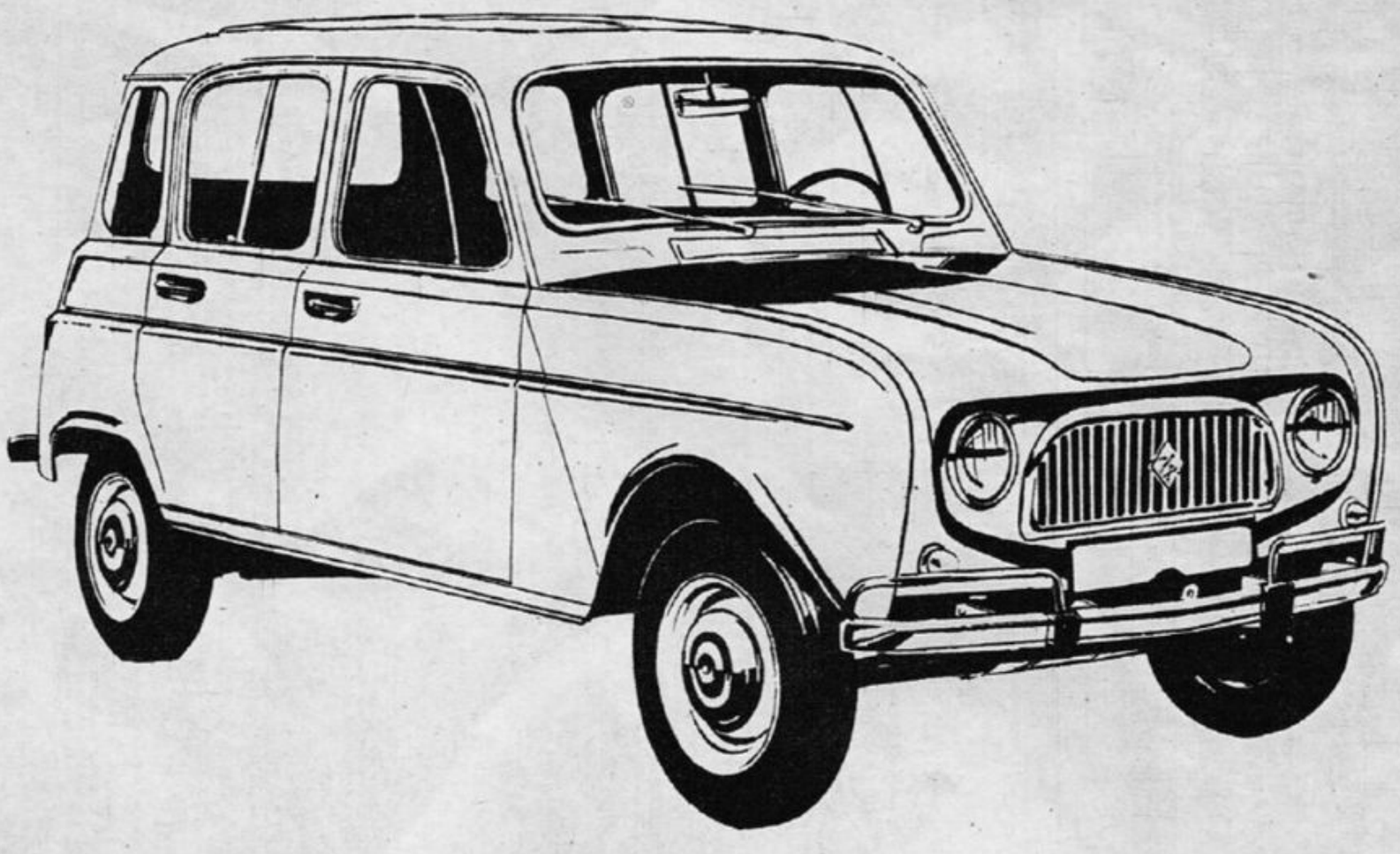
Automóviles tipo Dauphine-Gordini o Fiat 600 D, tienen que depender exclusivamente de su ventilador. Entonces es de capital importancia mantener este sistema en perfecto estado.

Existen muchos casos de calentamiento que parecen propios de una marca determinada. Muchas veces se ven andando automóviles con la tapa del capot motor levantada. Estos casos se tratan en general con un buen control del radiador, su limpieza y su construcción de acuerdo a las especificaciones de fábrica.

Otro quid. El famoso termostato. A veces puede quedarse trabado en el punto para arranque en frío. Suele suceder. La solución no es desprenderse airadamente del mismo en un ataque de justa ira. Es arreglarlo o cambiarlo por uno nuevo. El control del funcionamiento del termostato puede hacerse sumergiéndolo en un recipiente con agua fría y puesta ésta a calentar, controlar a qué graduación térmica se abre. En general, el paso del agua debe quedar totalmente abierto cuando ésta llega a los setenta y cinco grados. Sin embargo, es importante conocer la especificación de la fábrica para apertura y cierre. Elementos: un termostato en duda, un termómetro hasta 100 grados centígrados, un recipiente (puede ser una cacerola), agua y una fuente de calor (puede ser la cocina de su casa). La abertura del mismo se controla a simple vista. *

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica
sensación de estar sentado
sobre una nube, al acomodarse en
un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

4L RENAULT

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire, encerrados en la espuma sintética TELGOPREN, que suavizan para usted las rutas más duras con su asombrosa elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética
de poliuretano.

Primer fabricante en la Argentina:

HULYTEGO S.A.

San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

PRODUCCIÓN ARGENTINA DE AUTOMOTORES

MAS DE TODO

https://argentoteca.blogspot.com

Aumentaron: el número de unidades, los modelos, algunas potencias, y todos los precios. Aquí las cifras de cinco meses en la industria.

El desarrollo de la industria automotriz nacional ha adquirido una dimensión tal que su actividad influye y al mismo tiempo refleja la situación de la economía argentina.

Por tal razón, y también debido a las continuas consultas de nuestros lectores, publicamos estadísticas de la producción de automotores por marca y modelo. Aunque son cifras provisionales y sujetas a reajustes, por abarcar la producción de las doce empresas más representativas, permiten apreciar rápidamente el aporte individual de cada fábrica con una aproximación más que suficiente para el lector de PARABRISAS.

La producción al 31 de mayo del corriente año es de 50.834 unidades, mientras que la producción en el mismo lapso del año próximo pasado, de acuerdo con los datos proporcionados por la Secretaría de Industria y Minería, llegó a 36.572 unidades. El aumento es de 14.262 unidades, o sea un aumento de cerca del 45 por ciento. De seguir el ritmo actual de la producción de unos diez mil automotores mensualmente, la fabricación total superaría las 120.000 unidades anuales.

Para apreciar mejor el panorama automotor, se agruparon los vehículos en tres grupos: automóviles, utilitarios y camiones. En camiones se agrupan los chasis para camiones y trasporte colectivo de pasajeros producidos por Fevre y Basset-Chrysler, como D-400 y DP-400; los de Ford, F-350, F-600 y F-600 D; los de General Motors: Bedford a nafta y diésel y toda la producción de Mercedes Benz.

Los utilitarios agrupan a las furgonetas AZU de Citroën, a los rastrojeros de DINFIA, a los pick-ups de Fevre y Basset-Chrysler, Ford, General Motors y Siam, a los vehículos universal y frontal de Automotriz Santa Fe, a todos los utilitarios de IKA y al Renault R4F, y a los Studebaker de Isard.

En el cuadro siguiente se refleja la producción agrupada de las doce fábricas.

Todas las marcas que producen camiones las ofrecen equipadas con motores diésel, lo que repercutió en la producción de vehículos con motores a nafta. El proceso de dieselización se acentúa, invadiendo aún a las pick-ups.

En la Kaiser, la introducción de los Gladiator X y V, en reemplazo de los Baqueanos de una tonelada y de 500 kg, ha tenido éxito, como asimismo la de Renault R4F, una utilitaria más pequeña y movediza.

DINFIA ha dejado prácticamente de fabricar su Graciela W, dedicándose exclusivamente, por ahora, a la producción de su Rastrojero.

CUADRO Nº 1

Mes	Automóviles	Utilitarios	Camiones	Total
Enero	6.727	2.340	368	8.435
Febrero	5.641	1.514	331	7.486
Marzo	6.524	3.532	608	10.664
Abril	8.293	3.700	805	12.798
Mayo	7.086	3.587	778	11.451
	33.271	14.673	2.890	50.834

PRODUCCION ARGENTINA DE AUTOMOTORES

MARCA Y MODELO	Mes de Mayo	Acumulado al 31/5
Producción total	11.451	50.834
CITROEN	415	2.028
Berlina AZL	353	1.689
Furgoneta AZU	62	339
DINFIA	427	1.599
Graciela W	6	19
Rastrojero	421	1.580

https://argentoteca.blogspot.com

ALPI

EN LA REPUBLICA

En el 20º Aniversario de su fundación, ALPI celebró su Primera Convención Nacional. En ella se arribó a la conclusión de que **todos los ALPI de la República quieren trabajar más y mejor.** Y... para eso, necesitan de Ud. Apoye al Centro ALPI próximo a su domicilio para que pueda atender a **todo tipo de inválidos del aparato motor** y ayúdenos a crear nuevos Centros ALPI donde sean necesarios.

1943 - 17 de Diciembre - 1963

ES MUCHO LO REALIZADO,
PERO MUCHO MAS
QUEDA POR REALIZAR!

Billinghurst 2447 - T.E. 83-7919,
Buenos Aires

	ALPI CORDOBA	ALPI SANTA FE	ALPI TUCUMAN	ALPI SALTA	ALPI JUJUY	ALPI RAFAELA	ALPI CHACABUCO	ALPI TRES ARROYOS	ALPI CHIVILCOY	ALPI SUIPACHA	ALPI CENTRAL	ALPI TOTALES
Enfermos asistidos	471	190	321	121	50	44	448	267	67	38	1710	3727
Consultas médicas	1614	503	1770	258	110	119	257	86	253	11	5780	10.761
Sesiones kinésicas	1162	2007	15.260	6659	506	1898	1668	—	1966	2790	25.767	59.673
Sesiones T.O. y otras terapias	24	808	2354	436	10	1209	100	—	—	—	5130	10.071
Análisis y Radiografías	52	165	165	29	—	7	50	4	35	23	5440	5.990
Intervenciones quirúrgicas	16	13	—	23	18	1	12	—	11	6	426	526
Yesos	5	32	30	15	31	3	15	—	18	8	350	507
Aparatos por valor de:	$ 119.865.-	$ 167.247.-	$ 394.426.-	$ 231.919.-	$ 120.000.-	$ 170.844,50	$ 102.600.-	$ 235.550.-	$ 61.950.-	$ 19.131.-	$ 3.264.335.-	$ 4.887.867,50
Médicos	5	5	9	10	2	2	1	1	1	1	22	53
Asistentes sociales	1	5	1	—	1	—	4	—	—	2	11	25
Fisioterapeutas	4	6	9	17	3	6	2	1	1	1	23	73
Maestras	2	2	5	7	—	—	—	—	—	3	1	20
Personal administrativo	2	1	5	3	—	1	2	1	1	—	13	29
Personal maestranza	2	2	8	6	—	1	1	2	2	6	23	53
Vacunas aplicadas	26.316	6801	9325	2500	2140	3112	4309	6979	7050	522	366.771	435.825
Gastos viáticos y transportes	—	$ 92.040,95	$ 74.118.-	—	$ 30.000.-	$ 5.780,05	—	$ 23.259.-	$ 8.827.-	$ 1.398.-	$ 32.891.-	$ 268.294.-
Gastos ropas y medicinas	—	$ 19.306,60	$ 4.235.-	—	—	$ 4.398,30	—	$ 56.066,60	$ 670.-	—	$ 67.092,40	$ 141.768,90
Otros gastos de asist. social	$ 37.650,55	$ 21.105,60	$ 139.368.-	$ 142.283,25	—	$ 5.800.-	—	—	$ 114.605.-	—	$ 12.256.-	$ 473.268,40
Gastos del último ejercicio	$ 1.187.132.-	$ 1.947.222.-	$ 12.000.000.-	$ 1.139.736.-	$ 102.827.-	$ 561.676.-	$ 406.884.-	$ 692.140.-	$ 615.457.-	$ 102.827.-	$ 40.390.200.-	$ 58.566.101.-

COJINETES Y BUJES

JOHNSON

para motores de autos, camiones, ómnibus, tractores, etc., se fabrican en el país bajo licencia de JOHNSON BRONZE Co. U.S.A.

UNICOS DISTRIBUIDORES

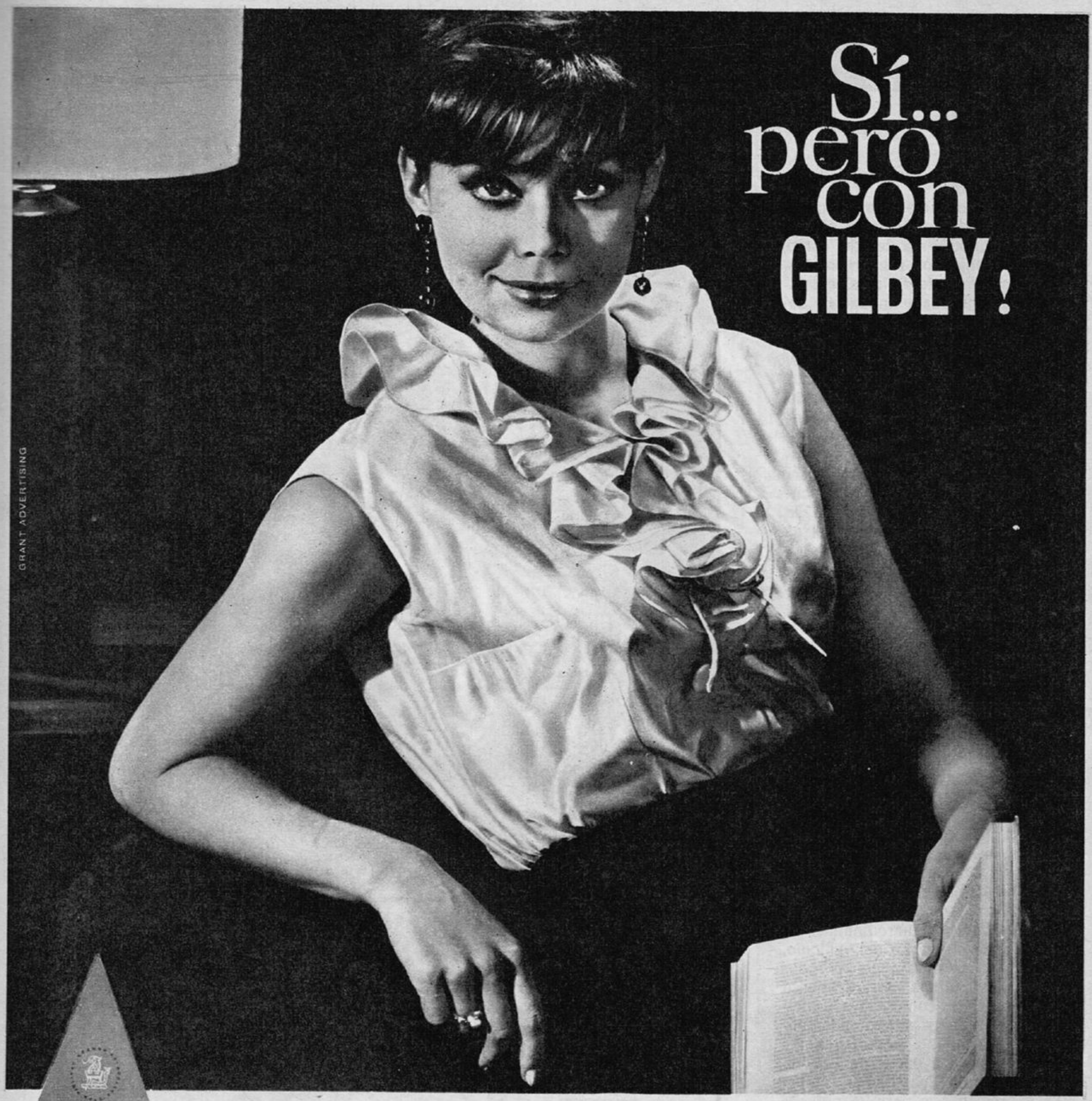
BUXTON LTDA.

Posadas 1245 T. E. 42-0091 Buenos Aires

MAS DE TODO

FEVRE Y BASSET - CHRYSLER	815	2.407
Valiant	478	1.426
D-100	236	681
DP-400	101	300
FIAT	1.753	6.782
600 D	1.051	3.306
1500	702	3.476
FORD	1.289	7.819
Falcon	448	3.815
F-100	588	3.040
F-350	89	215
F-600	54	478
F-600 D	110	271
GENERAL MOTORS	1.347	5.191
Chevrolet	578	1.952
Pick-up nafta	425	1.791
Pick-up Diésel	77	382
Bedford nafta	—	9
Bedford Diésel	133	515
Bedford colectivo	134	542
IAFA - PEUGEOT	318	1.218
403	253	842
404	65	396
IASF - AUTO UNION	276	1.019
Sedan 4 puertas	268	728
Frontal	—	123
Universal	8	168
IKA	3.797	17.588
Automóviles	2.571	11.842
Renault Dauphine	313	1.115
Renault Gordini	345	1.424
Renault R4L	710	3.615
Renault R4F	43	316
Rambler Cl. Lujo	280	825
Rambler Cl. Custom	476	2.763
Rambler Cl. Rural	312	1.238
Rambler Ambassador	92	546
Utilitarios	1.226	5.746
Jeep	98	577
Pick-up jeep	239	1.211
Gladiator X	195	1.358
Gladiator V	364	763
Estanciera	295	1.579
Furgón	35	258
ISARD	155	731
K-700	70	323
Studebaker 8E7	24	120
Studebaker 8E9	—	2
MERCEDES BENZ	157	660
L. 312/360 cab.	5	21
L. 312/420 cab.	74	287
L. 312/483 cab.	10	50
L. 312/420	15	49
L. 312/483	53	253
SIAM	702	3.794
1500 Standard	361	2.024
1500 Rural	—	159
Magnette	143	531
Pick-up Argenta	198	1.080

https://argentoteca.blogspot.com



Es grato escuchar el ofrecimiento de un buen cocktail, a esa hora de la tarde, cuando él llega a casa... Y la respuesta es siempre un "sí", pero un "sí" que introduce una condición: que GILBEY, el insustituible gin, esté presente en la mezcla. Y es que ella no ignora que GILBEY es el **principio y gin** de una excelente combinación, ya se lo combine con jugos de frutas, bebidas sin alcohol, o en cocktails. GILBEY: tradición en gin auténtico, de auténtico sabor inglés, es el nombre del gin internacional preferido en 28 países.

GILBEY

EL GIN INTERNACIONAL PRESENTADO POR

S.A. FRANCESCO CINZANO & CIA. LTDA.

Solicite gratuitamente Recetario Cocktails a: Cinzano, Sección C - Cangallo 2933 - Capital

https://argentoteca.blogspot.com

LAS COLAS
Aerodinámica

El enorme desarrollo experimentado en los últimos decenios por la técnica automotriz ha tenido como uno de sus objetivos fundamentales el aumento constante de la velocidad.

No solamente esta inquietud se ha radicado en los coches de altas prestaciones como lo son los Sport o Gran Turismo, sino que ha extendido su alcance a los de Turismo normales. En efecto, la conquista de los mercados, cada vez más exigentes, ha traído apareada la urgente necesidad de brindarles a los compradores potenciales, mejores performances aún dentro de precios económicos, e indudablemente, de la performance lo más promocional es la velocidad.

Paralelamente al aumento de la potencia de los motores y a la disminución de los pesos totales (mejora de la relación potencia-peso), se ha tratado de reducir la resistencia aerodinámica al avance, factor que, a partir de cierta velocidad, incide fundamentalmente como agente consumidor de potencia y reductor de la velocidad obtenible.

Esta "cierta" velocidad puede ser estimada en unos 60 KPH, y como, hoy por hoy, la marcha de crucero de cualquier automóvil (aun pequeños utilitarios) supera holgadamente esta cifra, el factor aerodinámico es muy tenido en cuenta y estudiado por los proyectistas.

Debemos aclarar que no solamente es la resistencia aerodinámica la que se opone al avance del vehículo, sino también la resistencia al rodamiento. Esta última es realmente apreciable (en el conjunto) a velocidades bajas; hasta aproximadamente 65 KPH aumenta según una ley parabólica, pero a partir de esa velocidad aumenta linealmente.

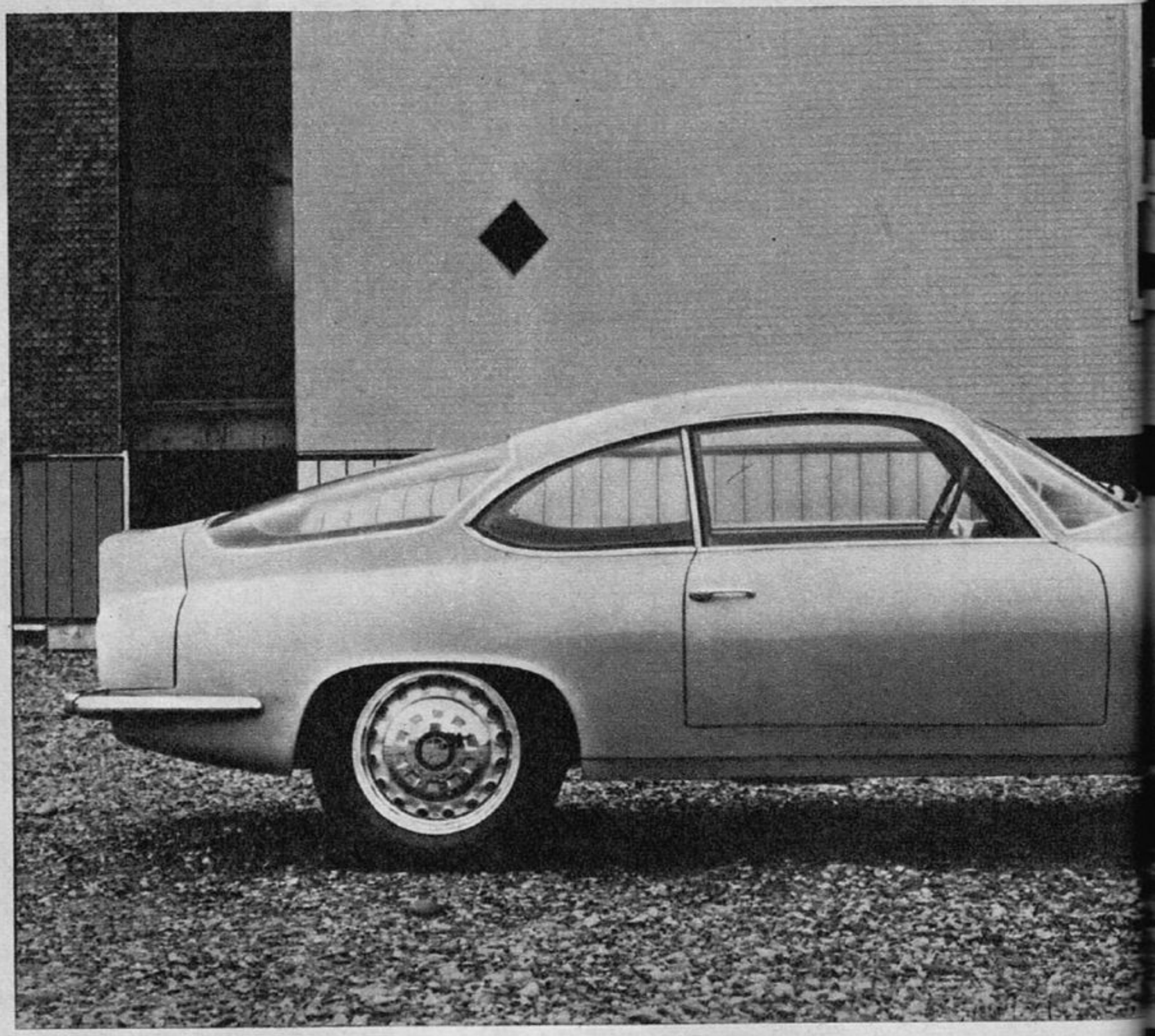
La expresión que permite obtener la potencia necesaria para vencer la resistencia al rodamiento es:

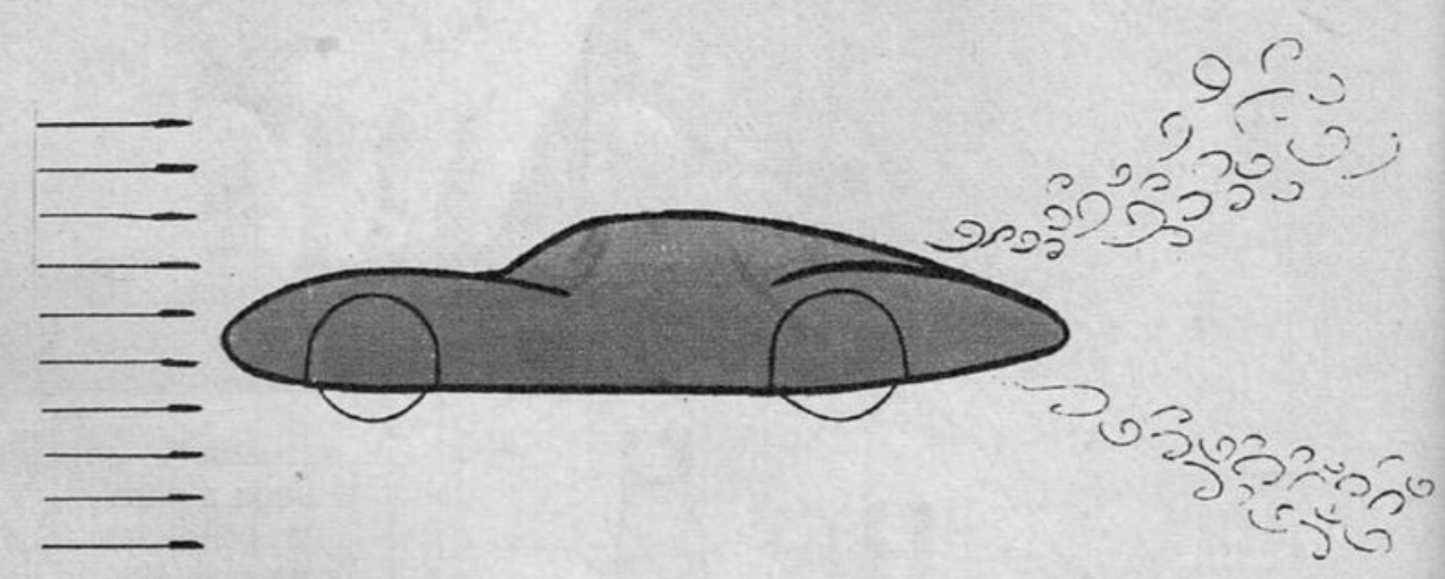
$$K.V.W$$

donde K = coeficiente de rodamiento (el que a su vez está dado por la fórmula de Andreau en función de la presión de inflado de los neumáticos),

V = Velocidad del vehículo
W = Peso del vehículo.

Como hemos dicho, la resistencia aerodinámica comienza a tener preponderancia en el conjunto de resistencia total a partir de unos 65 KPH, de tal manera que la potencia necesaria para vencer ese tipo de resistencia crece según una parábo-

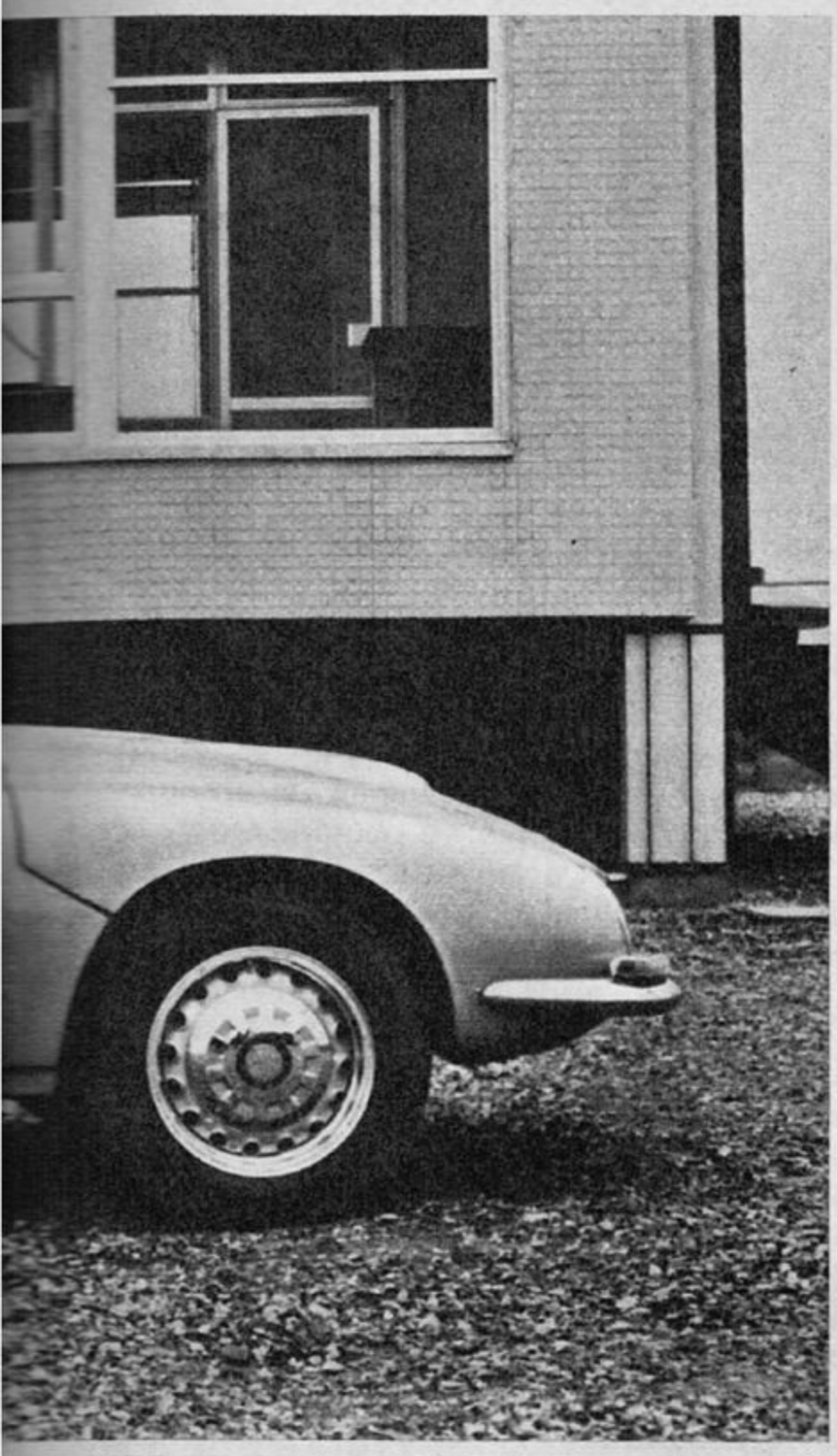




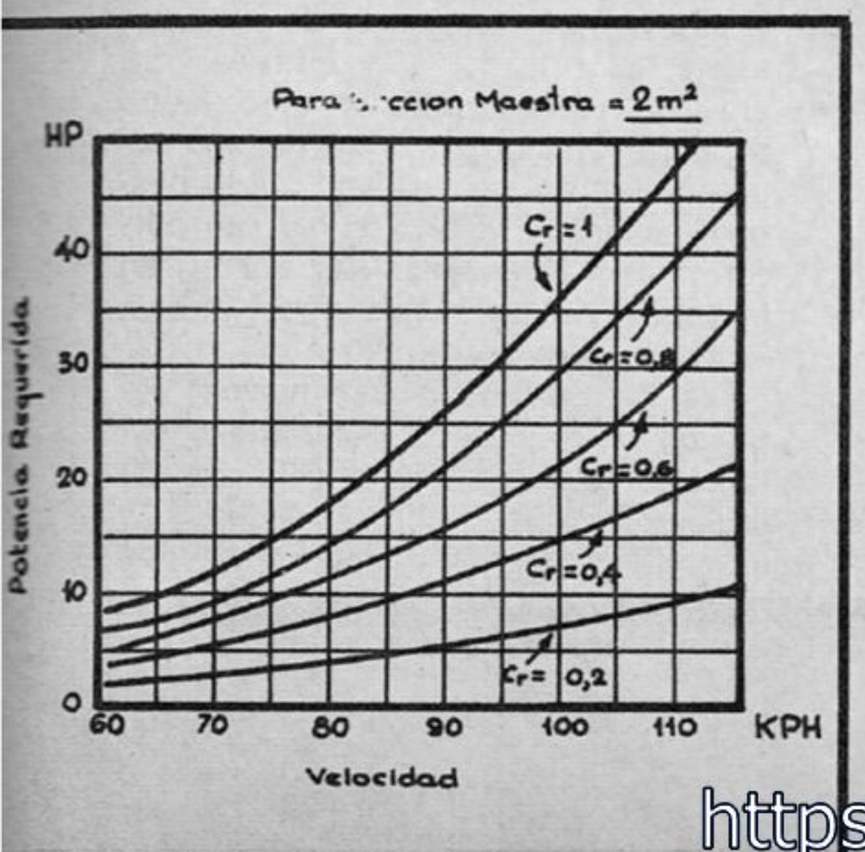
https://argentoteca.blogspot.com

TRUNCAS: funcional

por GUILLERMO MARTIRE



Arriba: El Alfa Romeo 2600 SZ es un ejemplo claro y típico de aplicación del principio aerodinámico de la cola trunca, el diseño y construcción pertenecen al afamado carrocero italiano Zagato. Izquierda arriba: Una carrocería aerodinámica de perfil ortodoxo origina, al sumergirse en una corriente de aire, una perturbación en su zona posterior. Esta perturbación se propaga en sentido divergente y hacia atrás. Izquierda abajo: La cola trunca produce una zona de perturbación (vorticosa) convergente.



la cúbica (en función de la velocidad).

La fórmula que expresa lo señalado es:

Potencia (Kgm/seg) = $Cr \cdot \varsigma \cdot S \cdot V^3$

donde:

Cr = Coeficiente de resistencia aerodinámica
ς = Densidad del aire ($Kg \cdot seg^2/m^4$)
S = Sección maestra del vehículo (m^2)
V = Velocidad del vehículo (m/seg)

El coeficiente de resistencia aerodinámica Cr es un término adimensional que se obtiene experimentalmente y que es función de la forma del móvil que se desplaza dentro del fluido (aire). Para tener una idea sobre los valores que puede alcanzar este coeficiente, diremos que el mismo, para una placa que avanza en un fluido (aire), y dispuesta perpendicularmente al sentido de marcha, vale 1. Para un automóvil de turismo moderno podemos admitir como promedio valores de 0,5 a 0,6; pudiéndose llegar mediante estudios cuidadosos a valores de Cr. de 0,2 (formas teóricas sin aplicación práctica).

Teniendo en cuenta lo precedente, se comprenderá el porqué de los esfuerzos de los proyectistas en reducir la sección maestra de los vehículos; a tal efecto, la medida principal es siempre reducir la altura, yéndose luego a la tendencia de reducir el ancho; paralelamente se hacen estudios para lograr mejores formas que aseguren la reducción del Cr.

No obstante, la especulación sobre una eventual reducción de Cr tiene su límite, más allá del cual se hace difícil intentar un mejoramiento de formas, en consecuencia los estudios se vuelcan decididamente hacia la reducción del área frontal.

Para tener una idea de lo mucho que se puede lograr en este sentido echemos una mirada sobre los más altos exponentes del "élevage" automovilístico, es decir, los coches Grand Prix Fórmula 1. Es notorio que hace quince años se habían logrado relaciones peso-potencia del orden de 1,7/1,8 kilogramos por caballo de fuerza (Alfa Romeo 159), sin embargo, hoy en día, con relaciones peso-potencia más desfavorables —2,30 es un valor promedio de los F. 1. actuales—, se han logrado performances netamente superiores a las de las precedentes fórmulas.

Es muy cierto que estas mejores prestaciones son consecuencia combinada de un mejoramiento general de toda la técnica automotriz, han mejorado las potencias específicas de los motores, se han perfeccionado las suspensiones, los bastidores, las gomas, las cajas de cambios y las distribuciones de pesos, sin embargo, el factor decisivo y fundamental ha sido de orden puramente aerodinámico. Dentro de este orden, y admitiendo la no posibilidad de superación de ese coeficiente de forma Cr (que en la actualidad puede oscilar para un buen F.1. en 0,40/0,45) la variable más usufructuada ha sido evidentemente la sección frontal o maestra del vehículo.

Tal sección ha sufrido, desde quince años atrás, una disminución asombrosa, que en algunos casos ha llegado al orden de 60 % (sin considerar las ruedas por constituir sus dimensiones propias y trochas, prácticamente una constante a lo largo de los años). Como datos interesantes mencionaremos que la Ferrari F. 1. de 1954 tenía un área frontal sin ruedas de 1,50 m^2, valor que descendió a 0,60 en el Cooper '59 de motor trasero, llegándose en nuestros días al notable valor de 0,34 m^2 para el A.T.S.

Volvamos por un momento al dominio de la teoría de la resistencia aerodinámica, para ver cómo se relacionan los conceptos ya vistos.

La resistencia aerodinámica puede ser concebida como resultante de dos efectos, el primero, que es el más inmediato, producido por la ruptura de la cohesión que existe entre las moléculas del aire, al ser apartadas por el móvil que avanza (penetración); el segundo, producido por la turbulencia posterior que en el aire origina el móvil.

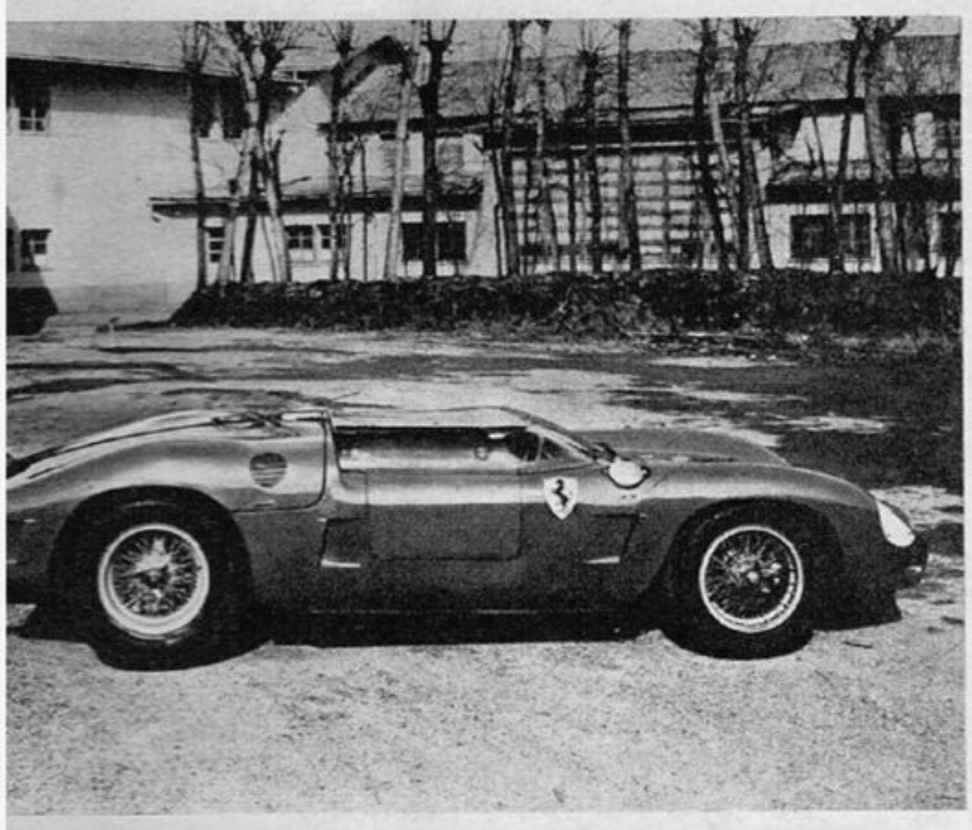
A fin de comprender mejor estos efectos, admitamos que en lugar de ser el móvil el que avanza dentro del medio fluido (aire), es el aire el que circula, encontrando a su paso al móvil (que dejará de ser móvil para ser inmóvil).

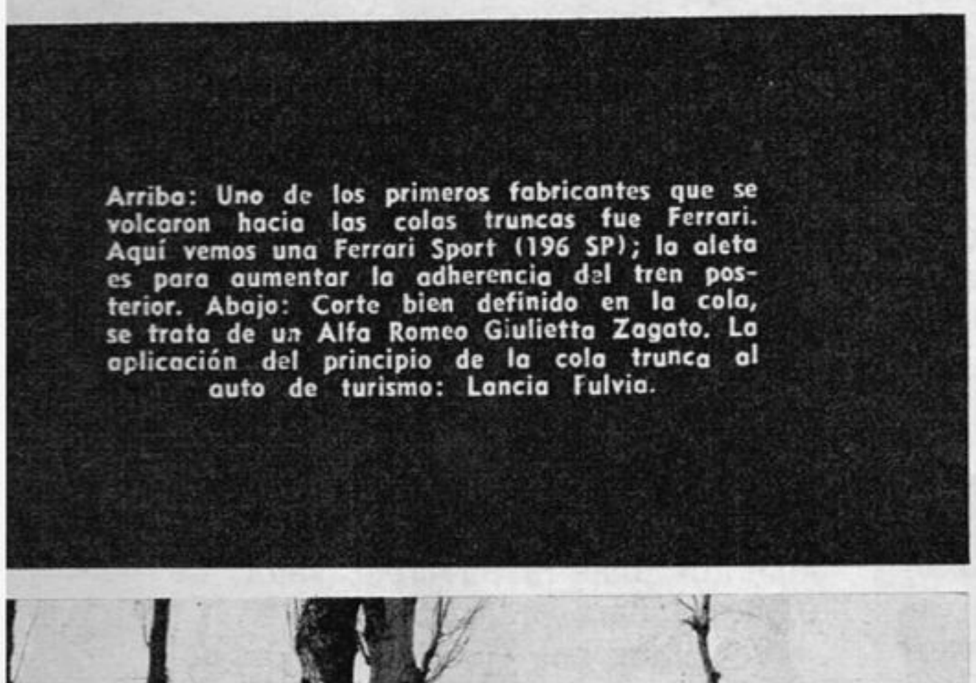
La corriente de aire puede ser considerada compuesta por un infinito número de filetes paralelos (líneas de corriente) que al encontrar a su paso el cuerpo (parte anterior) deberán separarse para rodearlo, acompañando los más próximos, el perfil del cuerpo, hasta una cierta distancia.

Hasta ahí (punto de separación) las capas de aire circulante friccionarán sobre el cuerpo creando una

https://argentoteca.blogspot.com

LAS COLAS TRUNCAS: AERODINAMICA FUNCIONAL





Arriba: Uno de los primeros fabricantes que se volcaron hacia las colas truncas fue Ferrari. Aquí vemos una Ferrari Sport (196 SP); la aleta es para aumentar la adherencia del tren posterior. Abajo: Corte bien definido en la cola, se trata de un Alfa Romeo Giulietta Zagato. La aplicación del principio de la cola trunca al auto de turismo: Lancia Fulvia.

resistencia en la que es de principal importancia la forma de la "porción de ataque" y las dimensiones de la sección maestra o área frontal.

A partir del punto de separación, los filetes de aire se apartan del perfil del cuerpo (automóvil en nuestro caso) creándose atrás una zona verticosa (torbellinos) que origina un efecto de resistencia que podríamos arriesgarnos a denominar "indirecto".

Efectivamente, esta situación se produce por cuanto, para originar el movimiento turbulento en la porción de aire que va quedando atrás de ese punto de separación, el móvil debe entregar parte de su energía, la que es utilizada por el aire para efectuar el movimiento turbulento.

Es una situación análoga a la que se produce en el agua al paso de un buque; éste debe entregar parte de la energía que produce su máquina al agua para que se formen las olas típicas que se ven detrás de la proa del buque (bigotes, olas diagonales y transversales).

Esta entrega o gasto de energía es lo que denominamos resistencia "indirecta" y aquí es donde tiene fundamental importancia la forma de la parte trasera del vehículo. La resistencia aerodinámica total (en la dirección de la marcha del móvil o por lo menos paralela a ella) es lo que usualmente se llama "drag" y que según lo que hemos visto sería la suma de las dos resistencias parciales mencionadas.

El "drag" es mensurable en túnel de viento, lo que no sería posible medir es la influencia particular de cada una de estas componentes de la resistencia aerodinámica total.

La tradicional forma aerodinámica "ideal" es la forma "gota de agua" con un largo aproximado de seis diámetros; al ser sumergido un cuerpo de esta forma en una corriente de aire, se puede constatar que la zona turbulenta que se crea en la porción trasera del cuerpo a partir de esos puntos de separación, tiene una forma divergente a partir del cuerpo, es decir, se va distanciando en sentido transversal (además del longitudinal). El investigador Kamm, trabajando con túneles de viento, demostró que si se truncaba la porción trasera del cuerpo (móvil) se originaba una caída de presión inmediatamente detrás de la zona trasera (succión) que a su vez incidía sobre los torbellinos generales, evitando su divergencia transversal, es decir, los hacía convergir. Medidas las resistencias de dos cuerpos de formas anteriores similares pero de colas distintas (una tradicional y otra trunca), se comprobó que la resistencia del de cola trunca era ligeramente inferior.

Siguiendo nuestro punto de vista explicaríamos este efecto como la entrega de menor energía al medio (aire) por parte del cuerpo, para crear movimiento turbulento en la zona posterior, lo que es causado por la generación de un volumen menor de aire turbillonado (en el caso de la cola trunca).

La forma óptima del perfil del móvil para aprovechar el efecto "cola trunca" debe ser tal que la caída hacia atrás sea aproximadamente de 10°.

Ahora bien, esta teoría de Kamm tiene muchos años más de antigüedad que lo que se pudiera creer, la razón de la no utilización del concepto, ha sido, por muchos años, la del prejuicio estético.

Por varios años se utilizó la línea "aeronáutica" (gota de agua) como base para los diseños estilísticos, y el introducir un cambio tan radical sin que realmente tuviera funcionalidad (mejora aerodinámica) muy evidente, no se hubiera justificado.

Pero he aquí que las competencias automovilísticas deportivas pusieron una vez más su influencia de manifiesto. Se dice que Cooper cortó la cola de un coche sport suyo para que cupiera en un camión que lo debía llevar a un circuito, originando así el primer ejemplo práctico de un "cola trunca". Como el vehículo anduvo muy bien no bajando su performance, pensó muy seriamente en la ventaja de la idea de Kamm a la cual se adicionaba la reducción de peso.

De una manera u otra, lo cierto es que la "nouvelle vague" estilista adoptó la cola trunca, la perfeccionó y hasta nos hizo gustar de su valor estético. En la actualidad no se concibe auto de competición sin tal tipo de cola. Si alguien duda de sus resultados prácticos, solamente le bastará echar un vistazo sobre las performances alcanzadas por Ferrari en el campo de los coches sport y Gran Turismo para convencerse.

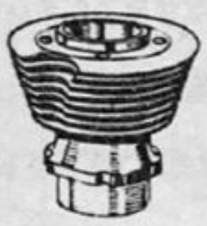
Ya los coches de uso normal están en la "onda" o, mejor dicho, en la cola, el primer ejemplo lo dio sin duda Alfa Romeo con su Giulia T.I., luego lo siguieron otros. Esperamos maliciosamente la interpretación norteamericana del nuevo estilo... *

https://argentoteca.blogspot.com

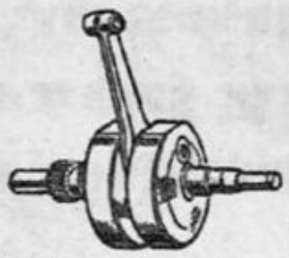
Publimarketing

este símbolo PROLONGA LA VIDA DE LOS MOTORES

Piezas vitales que conviene tratar con S-I en todo tipo de motor (automotores, aviones y barcos)



Cilindros



Cigüeñales de motos y micro-cupés

Engranajes de distribución

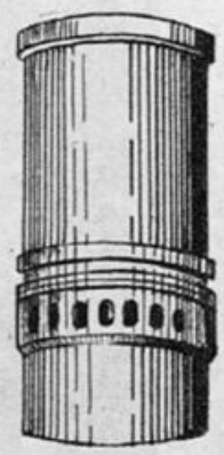
Arboles de levas

Cigüeñales de autos

Aros de pistón

Botadores

Ejes de balancín



Camisas de Diesel

Camisas de cilindros

Un día u otro, Ud. tendrá que enfrentar sorpresivos y costosos problemas de desgaste de piezas del motor, como: cigüeñal, árbol de levas, camisas de cilindros, aros de pistón, etc.

Evítese problemas, aplicando ya a las piezas vitales el revolucionario tratamiento termoquímico S-I (super-sulfinuzado), adoptado por corredores de carreras y empresas de transporte.

S-I brinda, además, las siguientes ventajas:

- Disminuye los desgastes, en proporción hasta de 16 a 1.
- Aumenta extraordinariamente la potencia del motor, elevando el pique y el rendimiento.
- Evita el peligroso recalentamiento del motor.
- Reduce asombrosamente el período de ablande en motores nuevos y rectificados (sólo una hora de marcha es suficiente).
- Suprime la posibilidad de "pegados" y "engranes" de pistones y aros.
- Disminuye considerablemente el peligro de fundir el motor, aumentando la vida de cojinetes, bancadas y levas.
- Economiza nafta y lubricantes. Dilata notablemente los períodos entre cargas y cambios de aceite y resta peligro al olvido de hacerlos.
- Elimina totalmente la necesidad de usar aditivos.

Si tiene que rectificar alguna pieza del motor, dígale al tallerista que le aplique el tratamiento **S-I.** En menos de 48 horas estará super-sulfinuzada.

Se aplica **S-I** a cigüeñales hasta de 3,40 mts. de largo

Condiciones especiales para talleres y rectificadores.

Descuento a socios del A. C. A.

Licencia exclusiva para la Argentina

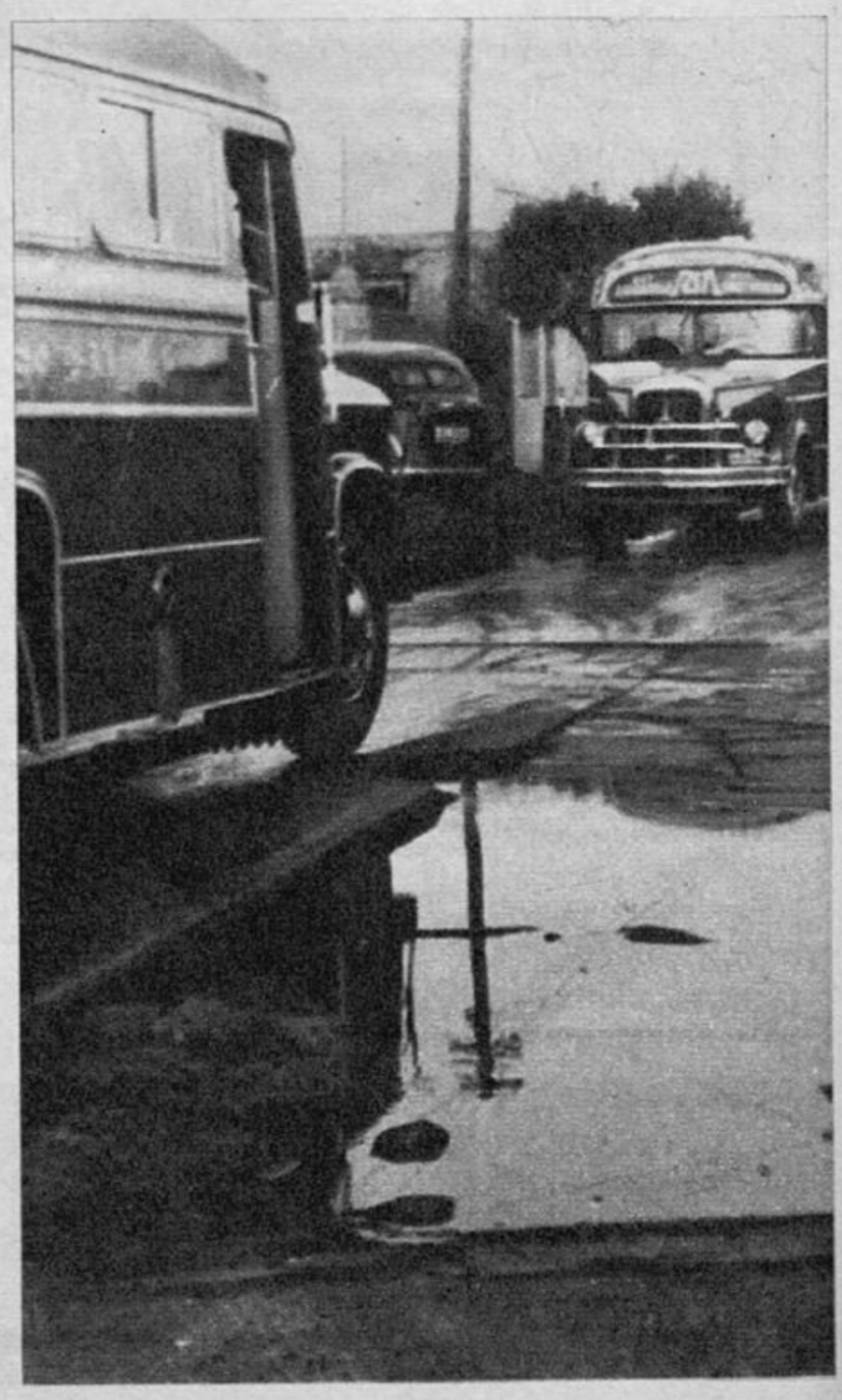
SULFINUZ ARGENTINA S.A.I.C.

Administración y usina:
Montesquieu 495 (Alt. A. Alcorta 2800) - T. E. 91-1389/2815 - Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

Felicitaciones...

Hace casi un año -PARABRISAS Nº 35- hablamos de estos baches. A un quinquenio de iniciado el desquicio, las cosas progresan: ahora hay pozos en un radio mayor



Dentro de muy poco tiempo, a juzgar por lo que informan los vecinos, Ciudadela podrá festejar el primer quinquenio de los más famosos, profundos y mortales baches que se registren en la historia provincial.

Los desaforados pozos están en una especie de tierra de nadie — calle Díaz Vélez entre avenida Rivadavia y la General Paz— en el límite de los municipios de Matanzas y 3 de Febrero.

Ante la notable actividad de los funcionarios responsables, los automovilistas habían hallado una solución: esquivar la trágica zona metiéndose por la calle Passo. Pero esta calle, a su vez, ha claudicado. Usando la contramano y sondas de profundidad, los colectivos tiran como pueden. Los incautos alimentan a los talleres mecánicos con los infinitos desastres que originan los pozos.

Entusiastamente ampliados los baches, y extendida la "tierra de nadie" intransitable, sugerimos a las autoridades que, a falta de cosa mejor, declaren el lugar "zona de catástrofe y calamidad pública", la marquen en los mapas como "tránsito a su propio riesgo" y hagan concursos con premios para los que pasen por allí y sobrevivan indemnes.

https://argentoteca.blogspot.com

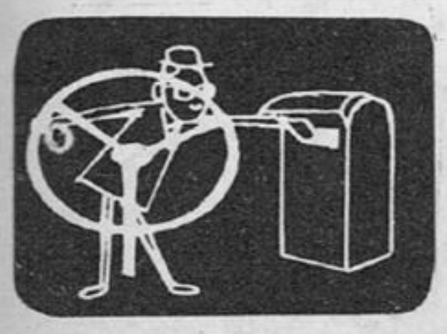
suplemento del litoral

Parabrisas 47 No 3

HACIENDO ALGO UTIL

Entre PARABRISAS y sus lectores hay una relación que podríamos definir como una "varonil amistad". Y la amistad entre varones, entre otras cosas, tiene algo que nos interesa subrayar: primero, hablar claro y sencillo; segundo, dar una mano en lo que sea posible, con la información y el comentario.

Este Suplemento del Litoral anda por esa línea. Nuestros lectores, —que son muchos en la zona—, tenían en PARABRISAS una revista amiga. El agregado es un servicio extra, para aquellos que, interesados en lo general, sentían que les vendría bien un aparte para otras cosas más particulares. Hemos hecho lo que considerábamos útil. Agradecemos a quienes hicieron la sugerencia, a los que elogiaron la concreción de la iniciativa, y a los que con su apoyo la hicieron posible.



Correo Parabrisas

En este espacio de PARABRISAS LITORAL, contestamos preguntas de lectores en la zona que este suplemento abarca. Escribir a: CORREO LITORAL PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal.

CORTINA ROSARINA

1) El Ford Cortina-Lotus, ¿es fabricado por Ford o por Lotus?

R. — Ford hace la carrocería, suspensión, etc., toda la célula, más las partes básicas del motor. Lotus hace la cabeza de cilindros de doble árbol, reforma la suspensión y los frenos, etc., y entrega el automotor.

2) Creo que tienen mucha razón en un artículo sobre el tránsito en Rosario, compartidas también por un lector cuya carta fue publicada en PARABRISAS *de junio... ¡es una vergüenza como se conduce en esta ciudad! Y el estacionamiento...*

Los semáforos de Avenida Alberdi son olímpicamente ignorados, especialmente por choferes de taxis, ómnibus y trolebuses. Total, inspectores no hay.

R. — La reacción favorable sobre nuestra nota de tránsito en Rosario, indica que no estábamos equivocados. Claro que el problema no es solamente de Rosario...

Rosarino hincha de PARABRISAS.

DOS TIEMPOS

1) ¿Por qué no se fabrican motores de 2 tiempos mayores de 1.000 c.c.?

AGRO INDUSTRIAL

Sociedad Cooperativa de Seguros Limitada

INCENDIO
ROBO
CRISTALES
GRANIZO
ACCIDENTES DEL TRABAJO
FIDELIDAD DE EMPLEADOS
VALORES EN TRANSITO
ACCIDENTES PERSONALES

AUTOMOTORES

Pague el justo precio

CASA MATRIZ

Rioja 1035 ROSARIO T.E. 69333 69418

ADHERIDA AL INSTITUTO MOVILIZADOR DE FONDOS COOPERATIVOS

REPRESENTACIONES

BUENOS AIRES: Corrientes 5061 - T.E. 55-1150 y 54-6357
CORDOBA: Independencia 129
TUCUMAN: Crisóstomo Alvarez 581
ENTRE RIOS: Corrientes 86, Paraná

https://argentoteca.blogspot.com

Remolques

BUENOS AIRES 3242

T.E. 84812-83966-81174

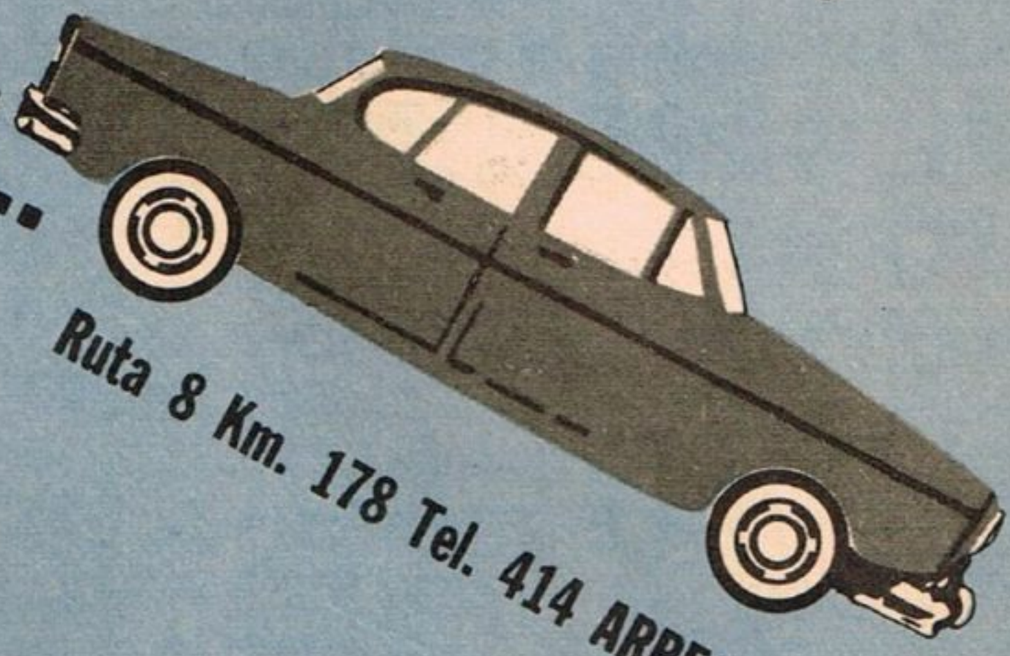
ROSARIO

ramos

GOMATRO S.R.L.

Concesionario

MONTENEGRO



Ruta 8 Km. 178 Tel. 414 ARRECIFES

carlos a. pairetti

automotores nuevos y usados

está en rosario

lo atiende en el 1373 de calle jujuy

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

R. — Se fabrican, pero diésel. Por qué no se fabrican nafteros mayores de 1.000 c.c., es una pregunta difícil de contestar, porque no hay un solo factor determinante, sino varios. Uno de ellos, por ejemplo, es que la intermitencia de funcionamiento de un motor así, al ser soltado el acelerador, sería suficiente como para introducir desagradables trepidaciones en todo el automóvil. Se entiende que esa observación es aplicable a motores de cilindrada relativamente grande, digamos de tres litros más o menos, ya que, si vamos al caso, Auto Union en Alemania está fabricando un motor levemente superior a los 1.000 c.c. para sus más recientes automóviles.

Hay una multitud de aspectos técnicos de complejo análisis. Entran presión media efectiva, aspiración, rendimiento volumétrico y térmico, etc.

2) He podido experimentar con buen éxito en una Siambretta 125 la aplicación del cromo duro al cilindro. ¿Puede aplicarse el mismo procedimiento a un Auto Unión?

R. — Teóricamente, suponemos que sí, pero seguramente la operación resultaría muy costosa. Nos preguntamos ¿qué entiende Ud. por "buen éxito"? ¿Obtuvo ventajas sustanciales sobre el cilindro Siambretta en su estado normal? ¿Valió la pena el trabajo? ¿Por qué no nos escribe y nos cuenta algo? Decimos esto porque muchos lectores pueden salir despavoridos a desarmar los motores de sus vehículos y hacer cromar los cilindros sin saber qué ventaja lograrán. Si está correctamente hecho el trabajo, el cilindro debería durar mucho más, pero ¿vale la pena, en pesos y centavos? Porque de todos modos, es frecuente que haya que hacer trabajos de cigüeñal antes que de cilindro, y el cromado no ejerce ningún beneficio sobre el cigüeñal y sus rodamientos o cojinetes, según el caso.

3) En nuestro país se venden mercaderías (música, etc.) de fabricación brasileña que entran sin tasas ni recargos aduaneros por intermedio de ALALC. ¿Puede aplicarse este sistema a automotores?

R. — No, señor. Tal vez más adelante, si los otros países (como Brasil, por ejemplo) ejercen reciprocidad. Por ahora, no. Si fuera así, nuestras calles estarían llenas de vehículos brasileños (los que, debido al cambio, serían muy baratos en nuestro país si no tuvieran recargo que pagar). Ud. ve que no es así y que en realidad no es frecuente ver en nuestro país coches oriundos del Brasil.

RUDY, Santa Fe.

Quilocrom
ACCESORIOS de AUTOMOTORES
Corrientes 570 T.E. 24485
ROSARIO

Arreglos y nacarado de volantes
Uñas y paragolpes

Faros

Farolitos Molduras
Rejillas Manijas
Cristales reglamentarios

CLUB DEL TRANSITO

PASOS A NIVEL QUE TEMPLAN LOS NERVIOS

Una cosa que está mal, los automovilistas ayudan a empeorar. Se trata de lo que podríamos llamar "las Tres Marías", los tres pasos a nivel que, en un espacio de no más de 500 metros, se encuentran en fatídica seguidilla sobre la avenida Alberdi, entre las calles Junín y Salta, de Rosario. Son un problema muy grande; a veces se tarda media hora para superar los tres. Pero nada hacen nuestros automovilistas para mejorar las cosas..., en cambio, se ponen en cuatro o cinco filas (y los de enfrente hacen lo mismo; imagínense después "la rosca"), los motonetistas cruzan con la barrera baja..., en fin, si se imagina un infierno de Dante, por ahí podríamos empezar a hacer una comparación. No nos olvidemos de los peatones y los ciclistas.

El Club del Tránsito exhorta a los conductores a que no hagan la cosa peor. Respeten las reglamentaciones. No crucen delante del tren los peatones y los motociclistas. Es tan fácil matarse...

AUTOMOTORES
* AUTOMOVILES
* CAMIONES
* COMPRA
* VENTA
* PERMUTAS
* CONSIGNACIONES
FIORENZA
MENDOZA 4514 T.E. 39-6279
ROSARIO

https://argentoteca.blogspot.com

UN COCHE NUEVO PARA CADA VIAJE

Parafraseando el acertado "slogan" de una famosa línea de aviación, A.B.L.O.-Gral. Urquiza bien podría decir que en cada viaje, un coche nuevo es puesto a disposición de los pasajeros. La explicación: minucioso mantenimiento, desarme de cualquier detalle que no obtenga cien puntos sobre cien.

Cuesta demasiado un ómnibus que se detiene en la ruta por un inconveniente mecánico. Cuesta en pesos, en capital muerto, en servicios de auxilio, en otro ómnibus de reserva que tiene que viajar a hacerse cargo de los pasajeros. Cuesta en pérdida de prestigio y "goodwill". Tener coches menos que perfectos, es un lujo que una gran empresa no puede permitirse.

Lo sabíamos, pero fuimos a ver personalmente; mientras estábamos charlando, llegó un ómnibus y en seguida lo llevaron a la fosa. No para enterrarlo, sino para revisarlo hasta en sus más recónditos tornillos. En esa recorrida, que dura más o menos dos horas, la revisión minuciosa viene acompañada por un engrase, alineación de dirección, verificación de luces, de la calefacción, del estado del motor, etc.

¿Pasa algo, o puede ser que pase algo? El coche es retirado de circulación, lo reemplaza una unidad de reserva, y el servicio continúa sin alteraciones en el ritmo. Cada 500.000 kilómetros el motor recibe un "medio ajuste", y cada millón de kilómetros, un desarme total, según los rigurosos reglamentos de la empresa. Así se explica que unidades General Motors compradas en 1948 continúen funcionando perfectamente, a pesar de haber cubierto... bueno ¡**tantos** millones de kilómetros!

Muchas veces, los lectores se habrán hecho la misma pregunta que nos hemos hecho nosotros al ver los amarillos y azules bólidos de A.B.L.O.-Gral. Urquiza corriendo majestuosamente en las rutas: "¿Cuántos coches tendrán?" La respuesta es, cien, más seis "Dorados" para el servicio de lujo. Últimamente, las carrocerías son adquiridas en nuestro país, donde existe una industria que es un modelo mundial en la materia. *

https://argentoteca.blogspot.com

ROSARIO
CHIVILCOY
MAR DEL PLATA

Ahora hay otra empresa que une Rosario directamente con Mar del Plata; es T.I.R.S.A. (Transportes Interprovincial Rosarina S. A.), cuyo recorrido (una frecuencia diaria por ahora) es Rosario, Pergamino, Rojas, Chacabuco, Chivilcoy, 25 de Mayo, Saladillo, Gral. Alvear, Tapalqué, Azul, Tandil, Balcarce y Mar del Plata. Bien pensado, porque se ahorra el cruce de la Capital (que representa una hora perdida) y circula sobre rutas excelentes y, en general, poco transitadas.

Los coches tienen carrocerías rosarinas, fabricadas por D.I.C. y Cametal, cuentan con aire acondicionado, calefacción. toilet y bar (sí, hay camareras) además de los detalles que corresponden al chasis ACLO-SIAM, motor abajo, suspensión neumática, etc. Los asientos son, por supuesto, reclinables, los cristales de las ventanas, polarizados, etc.

El viaje dura aproximadamente trece horas, que es más o menos lo que se demora haciendo el recorrido en ferrocarril; el promedio general de viaje es de unos 60 km/h.

Las normas de seguridad son muy estrictas y los conductores se someten a exámenes médicos sumamente rigurosos; todo coadyuva para un feliz viaje a destino.

VENTA DE REPUESTOS
PARA AUTOMOTORES
NUEVOS Y USADOS
DIFERENCIALES
TREN DELANTEROS

TROVANT HNOS & MANGIONE
S.R.L. CAP. $1.800.000.-

MOTORES CAJAS
DE VELOCIDADES
AMPLIO SURTIDO
DE COJINETES

SAN MARTIN 2579
T.E. 82534 - ROSARIO

DEPOSITOS { SAN MARTIN 2584
S. MARTIN 2501 - TEL. 80726

CEGEMA S.A.
IMPORTADORES
CORRIENTES 723 T.E. 42617 ROSARIO

Construcciones navales

Cruceros de madera en serie. 6 mts. y 9,50 mts. eslora. Lanchas plásticas hasta 7 mts. de eslora.

https://argentoteca.blogspot.com

TIMBUES Y OLIVEROS:

week-end en el Carcarañá

La foto sugiere un paisaje lejano..., exótico..., que está a unos 50 kilómetros de Rosario (y poco más de 100 de Santa Fe, sobre la ruta 11). Hablamos hoy de dos hermosos parajes situados sobre el Río Carcarañá, afluente del Río Tercero; después de algunos errabundeos, el Carcarañá desemboca en el Coronda, a pocos kilómetros del Paraná. Los parajes son, respectivamente, Timbúes y Oliveros.

En Timbúes hay represas, diquecitos para permitir la navegación río arriba de los dorados, y un "camping" del Automóvil Club Argentino (socios solamente, "bungalows" a $ 200 por día, hacer reservas con mucha anticipación). Cerca de allí, en Andino, un salto de agua de seis metros sirve las necesidades de potencia de una empresa particular; el salto puede visitarse los días de semana.

En un tiempo, la zona era óptima para pescar, pero últimamente los dorados han ejercido un boicot virtual debido a la presencia de represas y otros obstáculos que les han impedido saltar aguas arriba cumpliendo el ciclo vital de la especie; la ya comentada represa de Andino, la de Carcarañá, y la llamada Lucio V. López, que hoy yace destruida por la acción de una creciente. Afortunadamente, el Ministerio de Agricultura y Ganadería de la provincia intervino obligando a la construcción de "escalones" para permitir la insólita navegación de los peces. De modo que es de esperar que poco a poco la zona vuelva a ser delicia de los pescadores.

Por de pronto, Timbúes ofrece abundante sombra, lugares para proveerse de comestibles, y una buena cantidad de agua como para refrescarse con un vigorizante baño (por supuesto, recomendamos realizar la prueba cuando el tiempo sea benévolo...)

No confiarse, sin embargo, en la aparente mansedumbre del Carcarañá.

El antiguo puente metálico, hoy anulado, ya que se ha desviado el camino para tomar el nuevo puente más elevado, permite apreciar la impresionante altura que este río alcanza a veces (hasta 20 metros sobre el cauce normal...)

Pero el Carcarañá alcanza su verdadera magia en Oliveros, localidad situada a 51 km. de Rosario, y a 119 de Santa Fe. Este punto, tan poco frecuentado por el turista, le ofrecerá lugares de insospechado encanto.

En Oliveros, el turista con ganas de vagabundear encontrará un viejo puente de madera, tupidos bosques de pinos y de aromáticos eucaliptos, y una paz y quietud tan marcados, que seguramente volverá una y otra vez.

Aunque no hemos comprobado las excelencias de la caza y de la pesca en estos rincones, lo podemos recomendar al aficionado a la fotografía, que puede darle un buen trabajo a su cámara.

Vaya a dar una vuelta por Timbúes, por Oliveros. No se arrepentirá. *

https://argentoteca.blogspot.com

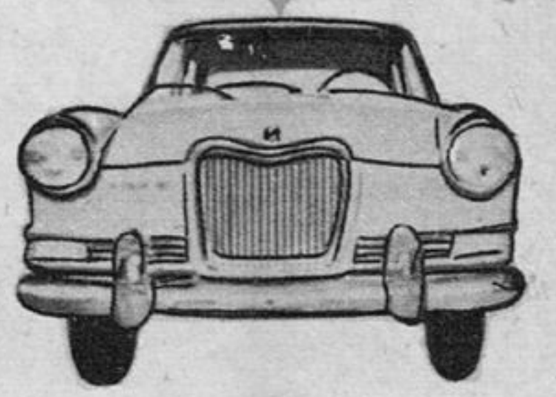
Un viejo y pintoresco puente de madera y frondosas arboledas, estamos en Oliveros, lugar ideal para un día de camping.

TOQUERO
AUTOMOTORES S. R. L.

CONCESIONARIO OFICIAL
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES

DISPONE DE

REPUESTOS y ACCESORIOS LEGITIMOS



CON SERVICIO ESPECIALIZADO DE NUESTRAS UNIDADES:

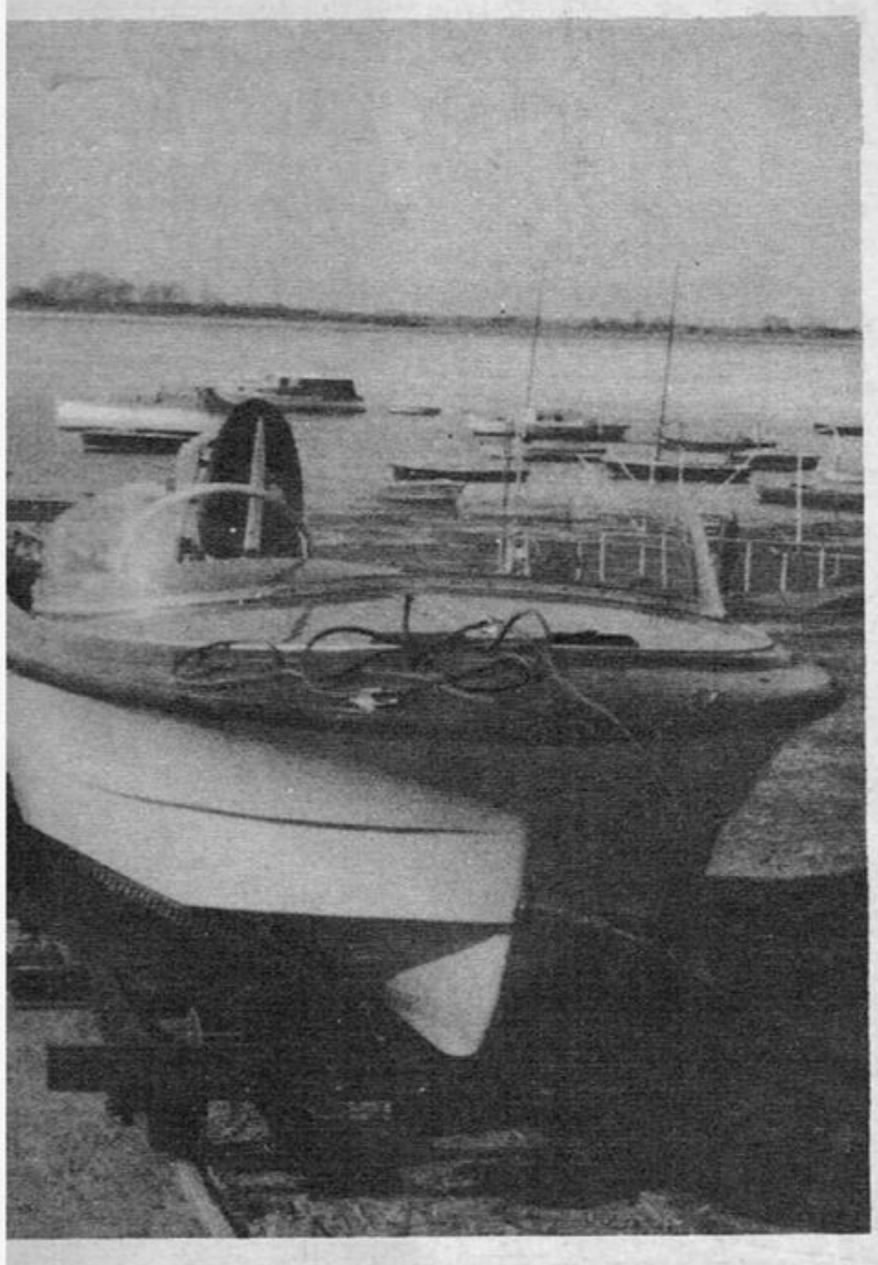
DI TELLA 1500
PICK-UP Argenta
MAGNETTE
TRAVELLER Rural

a sus órdenes!

en nuestros talleres:
PARAGUAY 1134
TEL. 65775 - ROSARIO

https://argentoteca.blogspot.com

NUEVA INDUSTRIA NAUTICA



En tres días se produce una lancha automóvil de plástico en los "astilleros" ubicados a orillas del Paraná. Es una industria que "camina"; podría caminar mucho más si el mercado estuviera más desarrollado y si existiera, también, una mayor unidad de criterio en cuanto al tipo de embarcación a comprar.

Recientemente, PARABRISAS visitó uno de los establecimientos de nuestra industria naval liviana. El plástico es la misma resina poliester reforzada que, en nuestro país, experimentó IAME (hoy DINFIA) con los Institec Sport y las lanchas de carrera producidas alrededor de 1955.

El proceso de fabricación es conocido: se empieza por un molde de yeso que tiene la misma forma que la pieza terminada; con ese molde se hace un molde hembra; a partir de ese momento, las embarcaciones terminadas son machos de esa hembra. Se comienza por colocar, sobre la superficie del molde hembra, un agente de despegue. Después se aplica resina poliester con pigmento, asegurando color permanente al casco; y cuando seca se van agregando sucesivamente telas de fibra de vidrio y capas de resina, formando una torta milhojas de enorme resistencia, impermeabilidad absoluta, incombustibilidad, inmunidad al agua y los ácidos, etc.

Contra lo que muchos creen, el plástico no tiene límite de tamaño; EE. UU., el mayor fabricante mundial de embarcaciones de ese tipo, produce lanchas y veleros de hasta 12 metros de eslora... y cada ocho minutos, queda lista una embarcación en cualquiera de las fábricas grandes norteamericanas. Ellos tienen la ventaja de un mercado enorme que les permite adoptar las más modernas técnicas de fabricación. Nuestros talleres tienen que vérselas con una demanda mucho menor y, además, fraccionada. En general, la mayor venta es de lanchas automóviles.

Precio, unos $ 200.000 por una lancha de 5 metros con motor de fueraborda.

PARABRISAS - Suplemento Litoral - Redacción: Av. Alem 884 - Capital Federal.
Publicidad: López Puccio S. R. L. - Galería Libertad, local Nº 13 - Rosario.

https://argentoteca.blogspot.com

calidad internacional

Gran campeón: sangre azul de nuestro campo. Estirpe de renombre. Calidad internacional que se impone en cualquier lugar del mundo. Como la calidad internacional de Jockey Club King Size, prestigio en cigarrillos.

Jockey Club*
"KING SIZE"

* SUPER LARGOS

COMPAÑIA NOBLEZA DE TABACOS S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

CARMEL Y SABRA:

Sabra, motor Cónsul, 90 HP, abierto o hard-top.

Utilitario israelí, el sedán Carmel 1.200 c.c.

Con mecánica Carmel esta pick-up de carga ligera.

https://argentoteca.blogspot.com

dos productos de Israel

Con motores Ford británicos y estructuras convencionales, la empresa Autocars Co., Ltd., de Haifa, Israel, fabrica modelos adaptados tanto a las necesidades utilitarias como al automovilismo deportivo. El "Carmel" es el auto para la familia; tiene un motor Ford 1.200 c.c. (más exactamente 1.198 centímetros cúbicos) de cuatro cilindros y válvulas a la cabeza, que desarrolla 53 HP-SAE, 48,5 por norma DIN. Está ligado a una caja de cuatro marchas, todas sincronizadas, con relaciones totales de 4,43 - 6,21 - 10,55 y 18,10 a 1, marcha atrás 23,80 a 1; siendo convencional la disposición mecánica del coche, es decir, motor adelante y tracción atrás, era de esperar que la cuarta fuese directa, como en efecto sucede. Se desprende, entonces, que la relación del mando final es de 4,43 a 1. El rodado es de 5.20 x 13.

Hoy en día los frenos de disco ya han dejado de ser prerrogativa de autos ultradeportivos; figuran, entonces, en la especificación del Carmel, en lo que se refiere a las ruedas delanteras. Generalmente, no se usan frenos traseros de disco salvo en coches muy rápidos. Esto se debe a que no es fácil proveer un adecuado freno de mano con el sistema de mordaza y disco. En el caso de coches superdeportivos se supone que el propietario se ocupará del mantenimiento regular. Los dueños de autos utilitarios a veces pueden ser más despreocupados...

El hecho de que el Carmel tenga suspensión independiente en las cuatro ruedas es, con toda seguridad, un reflejo de caminos auxiliares deficientes en su país natal (con esto no queremos hacer antisemitismo, pero es lógico suponer que en un país que, como Israel, está en plena etapa de desarrollo, las carreteras se abran primero para ser pavimentadas en una segunda etapa constructiva). Se emplean resortes helicoidales para las cuatro ruedas; las delanteras están guiadas por un sistema de trapezoide deformable, las traseras por eje oscilante.

La carrocería es de corte netamente angular; tiene marcada semejanza con un Austin A.40 diseñado hace algunos años por Pininfarina, no confundir, sin embargo, con el A.55 que es la base de nuestro Di Tella 1.500.

El Carmel no tiene estructura portante como la inmensa mayoría de los coches de su categoría de cilindrada. Se emplea un moderno chasis acajonado; no sabemos si se debe al ya comentado problema de infraestructura deficiente, a problemas de producción en escala reducida, o a una combinación de las dos cosas.

El otro producto de Autocars Co., Ltd., es el Sabra, que viene a ser la versión israelí del Reliant Sabre inglés. En este caso, sobre un chasis también acajonado, con suspensión delantera independiente y eje trasero rígido, se monta un motor Ford Consul (cuatro cilindros, válvulas a la cabeza, 1.703 c.c.; con preparación especial por la firma inglesa Alexander, desarrolla 90 HP a 4.600 r.p.m., mediante artilugios tales como la colocación de dos carburadores S.U. inclinados y la adopción de una relación de compresión de 8,7 a 1). Todo el conjunto resultante se viste con una carrocería de fibra de vidrio de línea moderna y deportiva dentro de la tesitura general de un automóvil Gran Turismo.

La suspensión delantera independiente es muy moderna; cada rueda está suspendida por un resorte espiral con amortiguador interno y tomado por un reactor trasero largo y otro delantero más corto; entre ambos reactores y el plano de simetría del bastidor, se forma un triángulo escaleno.

El eje trasero es del tipo rígido y está suspendido por espirales con un amortiguador concéntrico; en sentido transversal, está fijado por un eslabonaje Watts, en "Z".

Acoplada al motor, observamos en este caso también una caja de cuatro velocidades hacia adelante con sincronización en todas las marchas; la palanca de cambios está ubicada en el piso del compartimiento y es netamente deportiva, es decir, de corta talla y posición netamente vertical. La inspiración deportiva se nota también en el tablero, completamente instrumentado, y el volante, que tiene aro de madera con rayos de aluminio.

Las relaciones con caja son 9,0 - 6,0 - 4,37 y 3,55 a 1, marcha atrás 9,22 a 1. El mando final es 3,55 a 1 y el rodado 155 x 15, sistema europeo de medida. El Sabre tiene frenos de disco en las cuatro ruedas. Los frenos delanteros tienen discos de 10 pulgadas (25,4 cm.) y los traseros de 9 pulgadas (23,8 cm.).

El Sabre está calculado para una velocidad máxima de 160 km/h, aproximadamente. Su relación de compresión de 8,7 a 1 nos mueve a pensar que este coche debe necesitar, más que nafta especial, nafta kosher para funcionar como corresponde.(1) *

(1) Sí, ya sé que este chiste ya apareció en una revista humorística. Pero tengo la conciencia limpia, porque yo fui quien lo escribió, precisamente, en esa revista. (R.H.).

De casa al kibbutz, con esta rural Carmel 1200.

https://argentoteca.blogspot.com

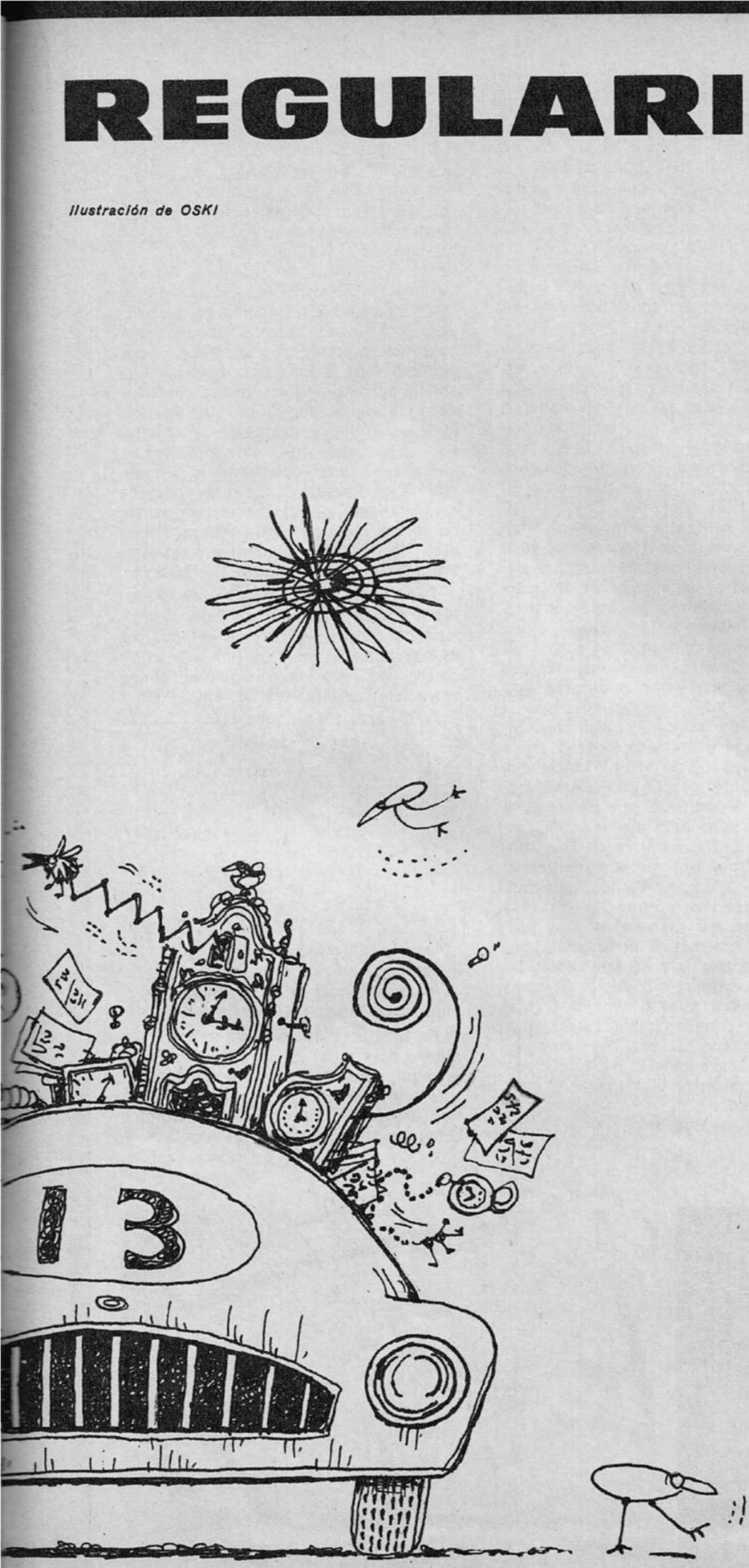
HAGA SU PROPIA

Comencemos a familiarizarnos con el apasionante mundo del cronómetro

https://argentoteca.blogspot.com

REGULARIDAD

Ilustración de OSKI



Nadie discute que uno de los grandes placeres de la vida es viajar. Viajar por mar, por aire o por tierra, tienen, separadamente, encantos dificiles de comparar a otros tantos que este mundo nos ofrece (o por lo menos que ofrece a algunos privilegiados).

Claro está que antes de la invención de la primera máquina térmica y de su aplicación a los transportes, el placer de viajar por tierra no debe de haber sido tan grande como lo es en la actualidad. Indudablemente, debe ser mucho más placentero ir a Mendoza por la ruta 8 en una cupé Maserati Sebring 3500, que haberlo hecho en una diligencia por los caminos del siglo pasado. Pero, digresiones al margen, nadie lo discute ahora: viajar es un placer (eso sí, cuando se lo hace por placer).

No obstante lo antes dicho, en ciertas ocasiones los viajes en automóvil suelen tornarse aburridos; por eso el conductor del vehículo y/o los eventuales pasajeros se procuran a veces algunas distracciones más o menos interesantes.

Algunos llevan en el auto un rifle o una escopeta y se dedican a tirarle balazos a los carteles que bordean el camino, otros se entretienen en tratar de pisar con el auto las perdices que ocasionalmente se cruzan en la ruta, otros recitan en voz alta pasajes de "Las bucólicas" en latín, etc.

Sin entrar a juzgar cuál de todas las distracciones es más interesante, se nos ocurre que el tedio ocasionado por un largo y monótono viaje en auto puede ser combatido, por ejemplo, haciendo "nuestra propia regularidad".

No pretendemos, con lo que diremos a continuación, que para entretenerse en un viaje practiquen una prueba de regularidad estricta como la que hacen los superespecializados regularistas que compiten en el ámbito local, sino que traten de ir familiarizándose con las marchas regulares, velocidades promedios y otras yerbas.

Yendo al grano, comenzaremos por decir que la idea es la de mantener regularmente un promedio preestablecido (o varios promedios preestablecidos) en un recorrido preestablecido (o varios recorridos preestablecidos). Para ello es necesario tener idea del camino que vamos a recorrer con sus dificultades topográficas y de tránsito, para que, de esa manera, podamos establecernos previamente los promedios lógicos a los cuales transitaremos. De otra manera será imposible cumplir con los planes que nos trazamos.

Para ser más claros —o por lo menos para intentarlo— vamos a elegir como ejemplo uno de los recorridos abarcados por las hojas de ruta de

https://argentoteca.blogspot.com

HAGA SU PROPIA REGULARIDAD

PARABRISAS, en este caso tomamos uno sencillo y bastante conocido: de Buenos Aires a San Antonio de Areco (ver hoja de ruta Buenos Aires-Mendoza que se publica en el suplemento turístico de este número).

Este recorrido lo podemos subdividir en parciales de acuerdo con nuestro criterio, en cada uno de los cuales podamos mantener un determinado promedio.

Por ejemplo, saliendo desde el kilómetro cero (0) de esta capital y siguiendo por la ruta trazada en la hoja correspondiente, llegamos recién a la primera referencia en kilómetros a la altura del 20 de la ruta N° 7 (referencia: izquierda Esso, nafta especial y gomería). Para ese tramo de 20 km de extensión, y como lo conocemos (sabemos que por el hecho de tener que circular por el pleno centro de la ciudad deberemos andar despacio por el tránsito, semáforos, etc.) le asignamos un promedio de 30 kph.

Con la base de ese promedio, veamos cuánto tiempo emplearemos en llegar a la primera referencia.

Tal cálculo se realiza mediante una sencilla "regla de tres" con este razonamiento: si 30 kilómetros se hacen en una hora (3.600 segundos), 1 kilómetro se hará en un tiempo 30 veces menor, es decir:

30 km ——————— 3600 seg.
1 km ——————— "x" seg.

de donde:

"x" = 3.600 ÷ 30 = 120 seg. (2 min.)

Entonces, a un promedio de 30 kph, descontaremos cada kilómetro en 120 segundos (2 minutos) y consecuentemente los 20 km que debemos recorrer desde la partida hasta la primera referencia (km 20) los haremos en 40 minutos. (Si 1 km a 30 km/hora se hace en 2 minutos, 20 km se harán en un tiempo 20 veces mayor: 20 × 2 = 40 minutos.)

Como en todo el trayecto de esos 20 primeros kilómetros no hay referencias (en km) intermedias, debemos hacer una marcha muy "a ojo de buen cubero" tratando de llegar al km 20, 40 minutos después de haber partido.

Por otra parte, y suponiendo que pudiéramos llevar una marcha absolutamente uniforme en ese tramo (cosa imposible), como los velocímetros de los automóviles tienen un error variable según la velocidad, y al no poderlo determinar, debemos marchar, como hemos dicho, "a ojímetro".

A partir del km 20 y hasta llegar a Luján (km 62), como la ruta ya es abierta y menos transitada, podemos elevar nuestras pretensiones de promedio a 60 kph. Aplicando el mismo razonamiento de la "regla de tres" obtenemos que para llevar ese promedio debemos descontar cada km en un tiempo de 60 segundos (1 minuto).

Como la ruta está amojonada (km a km) con un cronómetro nos será fácil controlar nuestra velocidad, y paralelamente podemos establecer el error de nuestro velocímetro, en los primeros kilómetros (cuanto antes mejor).

Por ejemplo, colocamos el auto a 60 kph de velocímetro, controlamos en esa circunstancia el tiempo empleado para descontar 1 km.; supongamos que el cronómetro me indica 72 segundos. Siguiendo el razonamiento inverso en la "regla de tres", éste nos evidencia que el promedio de marcha (en ese kilómetro) era de 50 kph, en consecuencia, el velocímetro tiene para esa velocidad indicada (60 kph) un error de 10 kph. Aunque no sea riguroso, aumentamos ahora la velocidad del auto hasta que el velocímetro nos marque 10 kph. más (70 kph) de esa manera es muy probable que anulemos el error, marchando en consecuencia a 60 kph reales tal como nos habíamos propuesto. Decimos que es probable, pues a lo mejor el error como no es constante, nos hace variar algo el resultado, de todas maneras tenemos una base más que aproximada para anular el error y mantener el promedio deseado.

Supongamos que en el km. 23 hemos podido establecer nuestra marcha regular (estableciendo error y corrigiendo), como para llegar al km. 62 (Luján) nos restan 39 km., podemos predecir con exactitud (Dios mediante) la hora de arribo a ese control. Si a 60 kph se tarda 60 segundos (1 minuto) en descontar 1 km., para descontar 39 km. se tardará 39 veces más: 39 minutos.

Es interesante, sin embargo, calcular nuestros futuros tiempos de paso por controles intermedios y anotarlos —por ejemplo cada 3 km. si la hoja de ruta así lo permite— para poder controlar mejor la regularidad de nuestra marcha.

Si por alguna causa sufrimos un atraso —o un adelanto— en algún control, anotemos la diferencia tratando de mantenerla en sucesivos controles, para de esta manera no quebrar la regularidad de la marcha, de todos modos sabremos corregir adecuadamente nuestra hora de arribo al lugar que nos interese.

Para ahorrarles tiempo hemos preparado, con la "regla de tres" una pequeña tabla de promedios y de tiempos para descontar 1 km. que puede resultar de utilidad para los que quieran empezar a familiarizarse con la regularidad.

PROMEDIO EN KPH	SEGUNDOS QUE SE TARDAN EN DESCONTAR 1 Km.
30	120
36	100
40	90
45	80
48	75
50	72
60	60
72	50
75	48
80	45

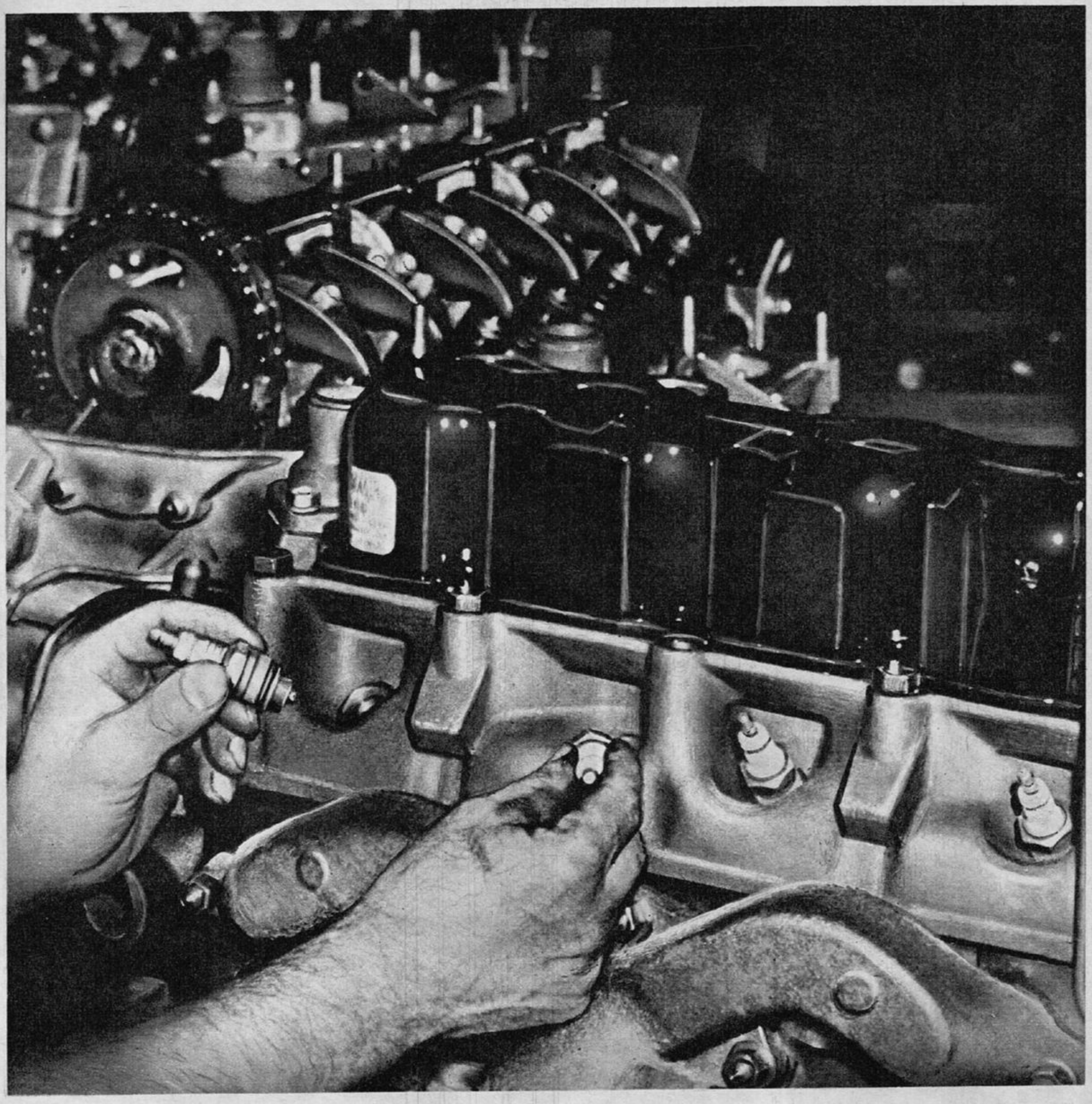
Hemos elegido promedios para los cuales se emplearan segundos enteros, es decir sin fracciones (quintos o décimos) para facilitar el control.

En próximas notas nos adentraremos mucho más en el interesante campo de la regularidad, tratando de dar a nuestros lectores los elementos como para que aspiren a convertirse en eximios competidores de regularidad y rallyes.*

Cuando sea un consumado regularista...

...tendrá que complicarse aún más la vida.

https://argentoteca.blogspot.com



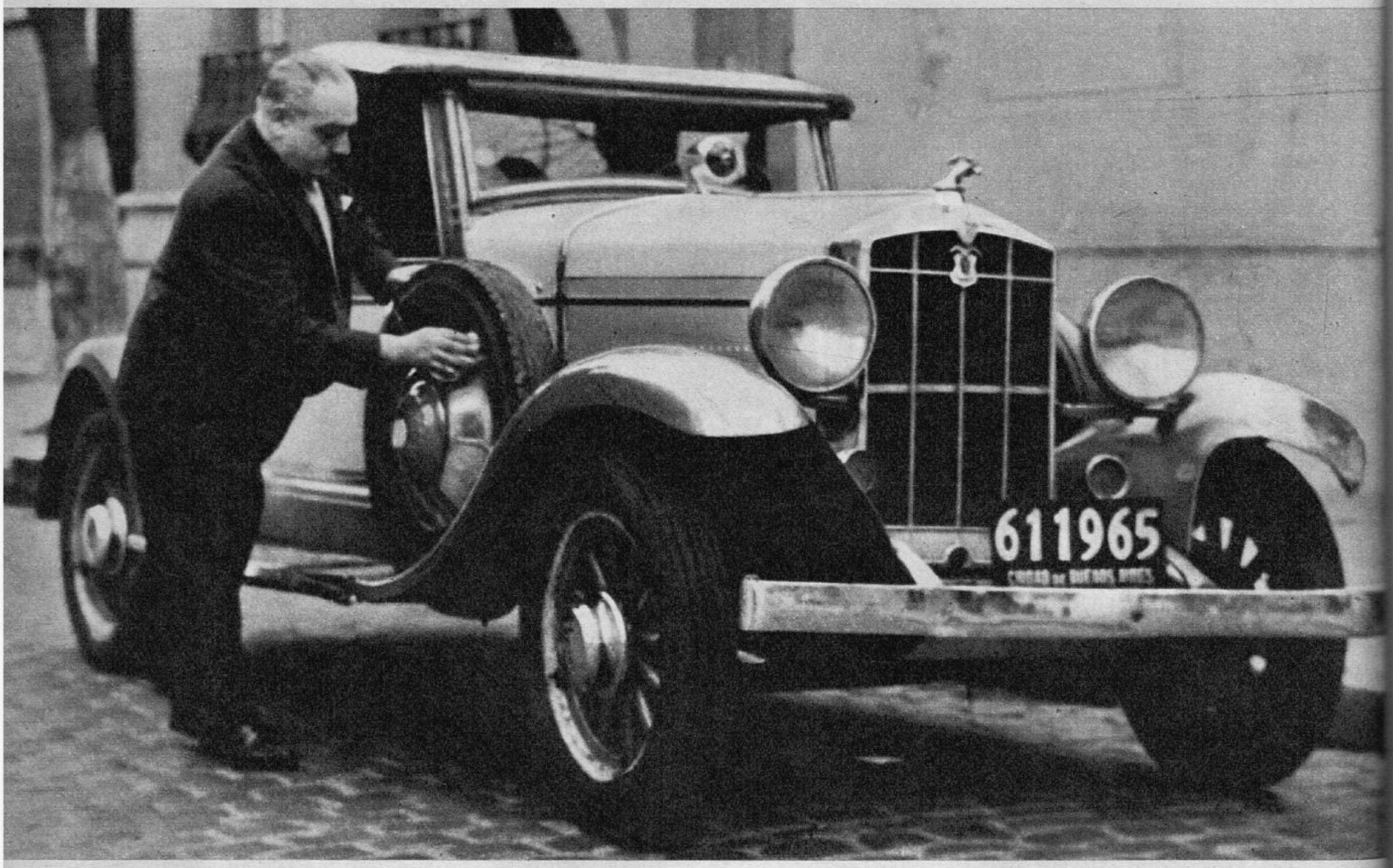
De nuevo en 1964, más fabricantes de automóviles están instalando más bujías Champion que de las dos marcas que le siguen, juntas. ¿La razón? Funcionamiento insuperable. ¿Por qué conformarse con algo inferior para su auto? Exija siempre bujías Champion.

CHAMPION

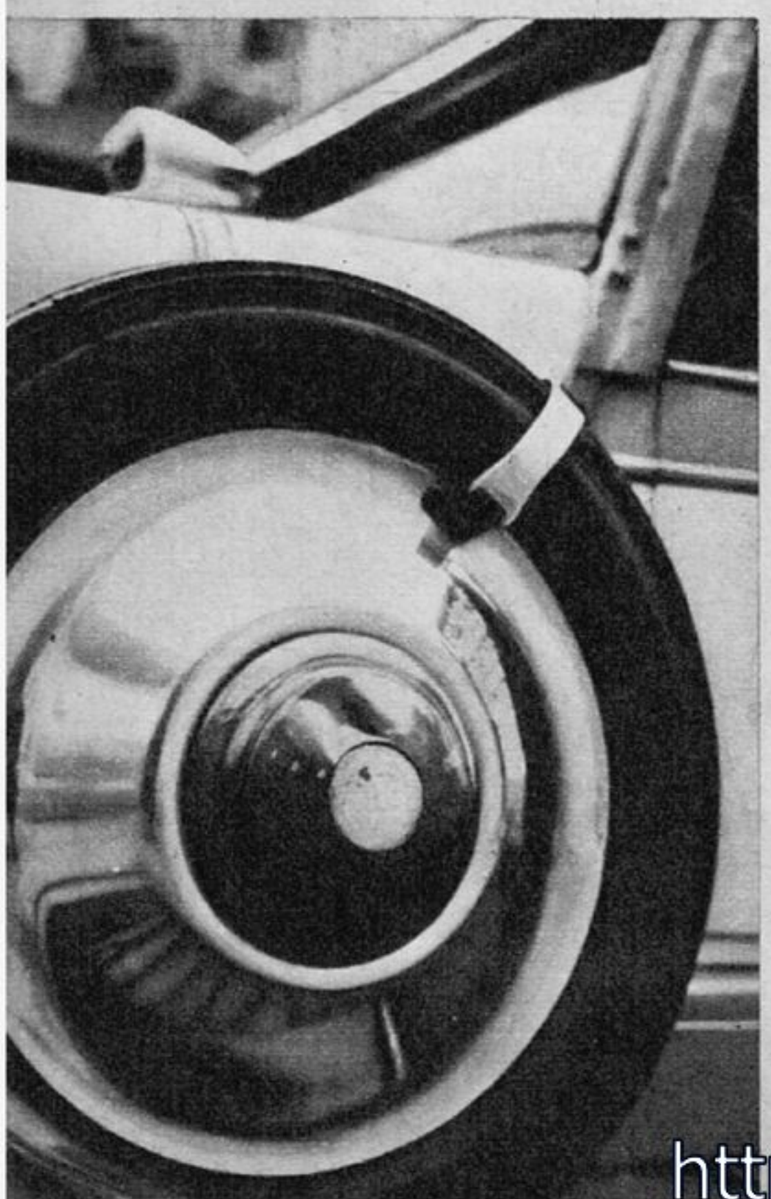
LAS BUJÍAS FAVORITAS EN TIERRA, MAR Y AIRE

https://argentoteca.blogspot.com

COMO CUIDAR UN



Pulido, lustrado y buena presentación



Cuidado con los cierres de capot y baúl.

https://argentoteca.blogspot.com

VIEJO

Todo lo que necesita es dedicación y cariño. Luego de treinta años de trabajos, tiene derecho a un trato especial. Y no hay razón para que no funcione como en su juventud.

Un auto viejo, a pesar de su edad y de sus achaques, merece el respeto y la consideración de sus semejantes, aunque más no sea por los incontables servicios que ha prestado a la humanidad, a través de su larga vida. Por eso se convierte en deber social no recluirlo en alguna chacarita o desarmadero, como se acostumbra a hacer con los humanos que ya fueron amortizados. Los cementerios de automóviles, vistos en otros países, tienen inclusive un sentido mas piadoso. El auto está muerto y a sus despojos no se los zarandea más, salvo para venderlos en Francia como obras de arte. En nuestro país se utiliza el mas cruel sistema de descuartizamiento a conciencia.

Para que el noble bruto que tantas satisfacciones dio a su o a sus sucesivos o compartidos dueños no llegue al estado de "listo-para-la-cuchilla", es necesario que ofrezca a éstos las satisfacciones que en un principio les dio, cosa que no puede hacer si éstos no tienen para con él las mínimas consideraciones que indican los elementales principios de convivencia, esto es, respeto y cuidados.

La ruina de un automóvil, salvo caso de colisión, incendio o daño intencional, sobreviene por sucesivas ruinas pequeñas que no han sido reparadas en sus fuentes de origen y que sumadas unas con otras dan la impresión general de cosa sin remedio. Toda la teoría de la conservación se puede sintetizar en tres palabras claves: "no dejarse estar". Estamos de acuerdo en que hay autos viejos de los cuales se consiguen repuestos y otros en que esto es muy difícil, por no decir imposible. Para el dueño de un auto "imposible", el problema trasciende los límites de un mantenimiento común y se transforma en una manufactura de piezas, en un "hobby" muy caro.

Para el otro, el dueño del auto común, las cosas son mas sencillas. Y prácticamente, todas las marcas de autos viejos que funcionan en el país tienen "buscada la vuelta", por años de práctica de gran cantidad de mecánicos. Éste no es un mantenimiento difícil.

Solamente largo.

Las técnicas constructivas actuales reducen cada vez más el trabajo del hombre en el cuidado y conservación de su automóvil. Los puntos de engrase, por ejemplo se han reducido a dos o tres en algunos automóviles muy modernos. En los autos viejos, este tipo de mantenimiento es largo. Y como tal, se realiza más de cuando en cuando, cosa que sumada a la menor calidad de los materiales empleados, hace de la vejez una franca declinación.

Por causas aún no correctamente establecidas, la gente en general da mayor importancia a la parte motriz del automóvil que a cualquier otra y llevando el concepto mas a fondo, a los cilindros y pistones. No es difícil escuchar la clásica frase: el mío de mecánica anda bien, yo eso lo cuido, la chapa y pintura no interesa tanto.

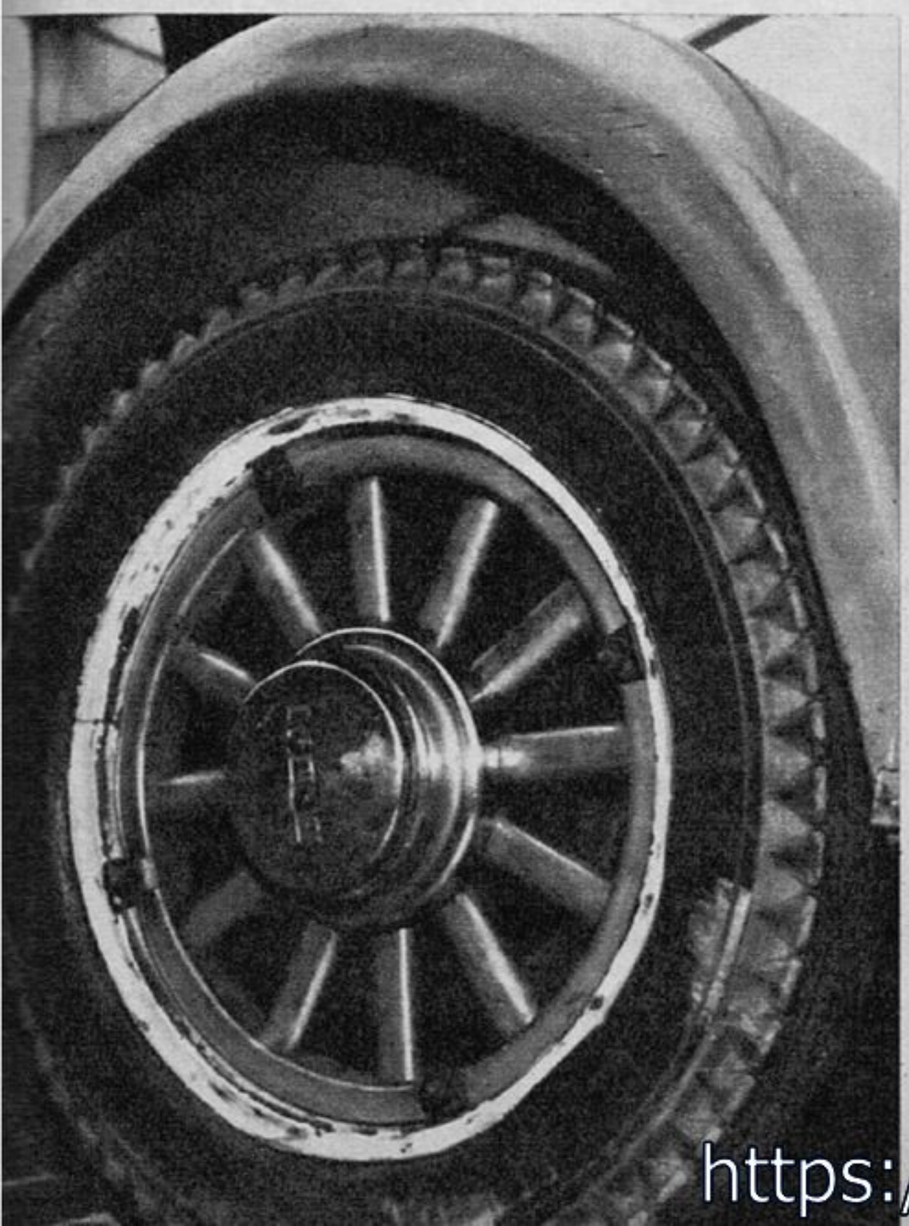
Lástima grande que el que lo va a comprar no piense lo mismo. Y se fije por sobre todas las cosas en la tapicería, en como cierran las puertas, en si la chapa muestra signos de "corrosión", en si los vidrios levantan bien, en si funcionan todos los instrumentos, etc., etc. Cuando llega el momento del arreglo, éste es mucho más fácil, sencillo y menos costoso en la parte mecánica que en la otra.

A un auto viejo no debe dejárselo "venir abajo". La teoría de las fatigas del material no son válidas para el uso de un automóvil normal. Y no sirven como justificativo a la decadencia del vehículo.

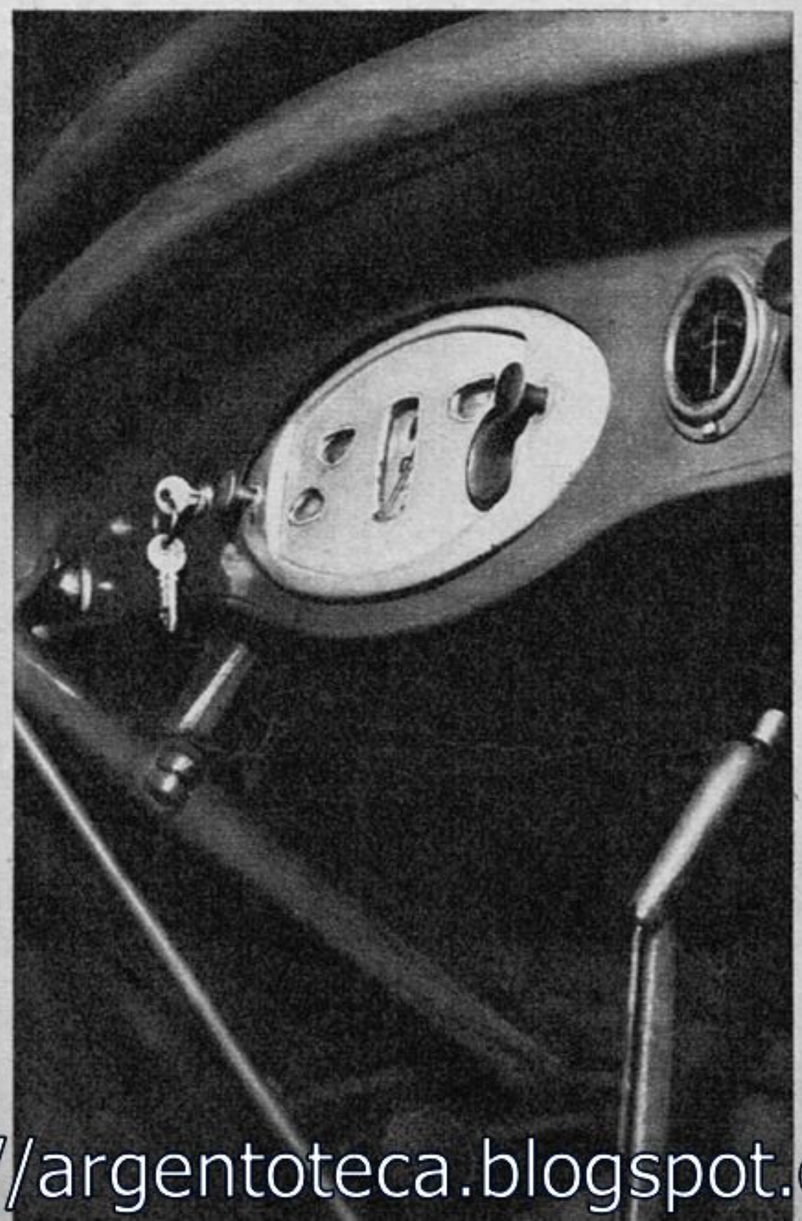
En general, los autos viejos tienen mala luz y mucho de esto se debe a la deficiencia de los faros que traía de fábrica. Una buena norma es reemplazarlos por las conocidas "unidades selladas", revisar el generador y el circuito eléctrico y colocar tal vez batería nueva. Cada vez que se presenta una descompostura, un bollo o un raspón debe ser reparado, porque en general, cuando el conjunto de "pannes" pequeñas crece, se hace muy costoso el arreglo y van quedando como galardones de vejez, hasta concluir definitivamente con el gusto del dueño por su auto.

En general, en automóviles viejos de procedencia norteamericana, la búsqueda de repuestos es una cosa sencilla y si no son nuevos, por lo menos en buen uso pueden conseguirse en la fa-

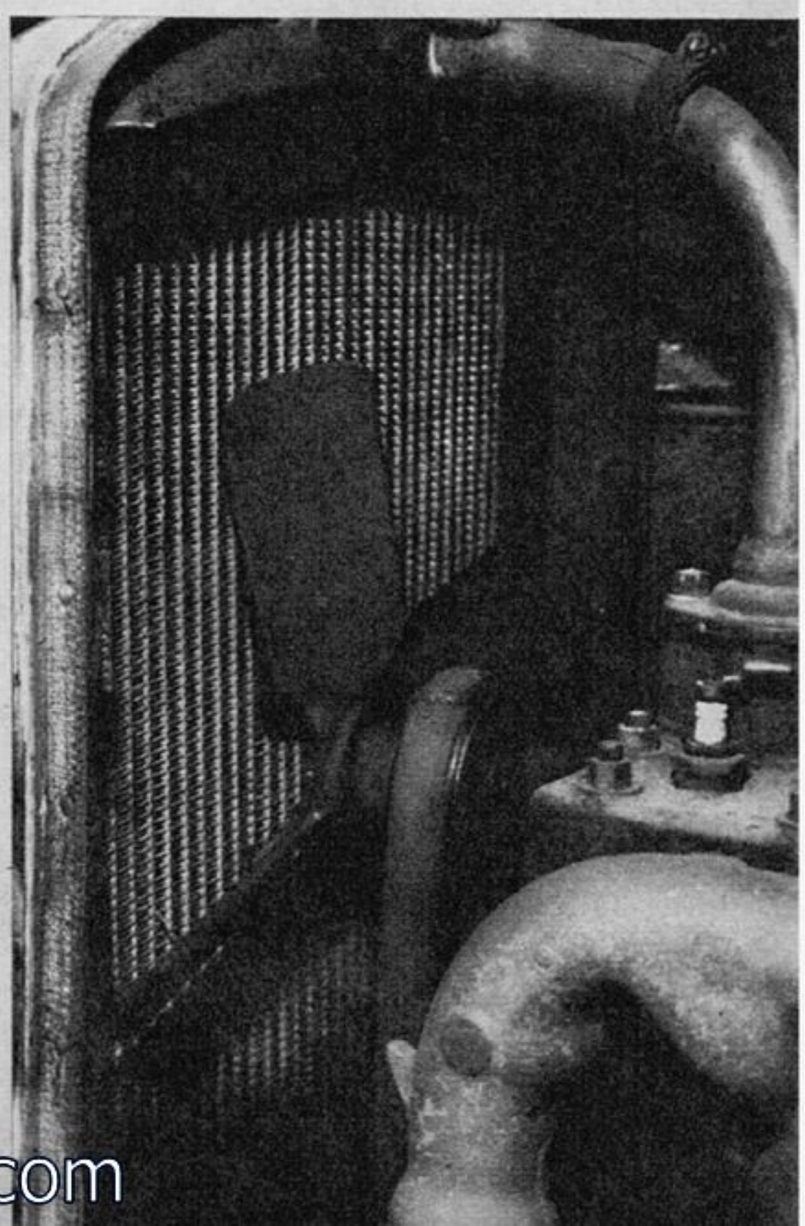
En llantas de madera, aceite de linaza.



Atender de los detalles interiores es esencial.



Más fácil de mantener limpio que un auto nuevo.



https://argentoteca.blogspot.com

COMO CUIDAR UN VIEJO

mosa "Warnes Street", desarmadero nacional del automóvil y, casi todas las veces, remedio de todos los males. Desde un carbón de dínamo de un Fiat de 1931 hasta un larguero de bastidor de Dodge modelo 46. Buscando, se consigue cualquier cosa.

El dueño de auto viejo tiene que hacerse a la idea de trabajar él mismo sobre el auto. En la época actual, el valor afectivo de un auto va reemplazado por su desvalorización y la gente trata de conservar los autos nuevos para sacar más precio en la reventa o en el canje. Un auto viejo está todo lo desvalorizado posible y sín embargo sigue marchando y prestando servicios. El problema trasciende la cuestión venta. Ejemplo: Un Ford modelo A en buen estado es capaz de realizar viajes largos, andar por el barro, trepar montañas y transitar alegremente por las calles de cualquier ciudad, llevando carga y todo. En una palabra, lo mismo que haría un auto moderno de baja cilindrada. Por el auto moderno hay que pagar mucho y perder mucha plata en el cambio. El modelo "A" ya está amortizado, deja pura ganancia y su costo operativo, si se lo mantiene en buen estado, es bajo.

Esto lo comprenden muy bien los propietarios de zonas rurales, en donde las condiciones de caminos son distintas de las grandes ciudades. Allí nadie cambia un auto de este tipo por uno más moderno que cueste un dinero equivalente. Y no porque no haya, sino porque no sirve.

Pero no todo es reparar y lubricar para que ande bien. Hay que manejarlo y mantenerlo con dedicación, siendo el mantenimiento durante el rodaje del automóvil lo que prolonga su vida útil, en algunos casos hasta distancias insospechadas. En general, los automóviles viejos tienen una tendencia especial y muy molesta al calentamiento. Hemos visto hervir como agua en una pava a chatitas Rugby del 27 con temperaturas ambiente de bajo cero. Cuando nuevos, estos autos no hervían. ¿Por qué lo hacen ahora?

Los circuitos de enfriamiento y los consiguientes sistemas tienen o adquieren a través de los años una serie de óxidos internos e incrustaciones calcáreas y sulfatos que convierten en inoperante la función de los elementos de enfriamiento. Una buena manera de sacar la mayor parte de esos elementos extraños es darle una "purga" al auto con bicarbonato de sodio. Trescientos gramos por vez alcanzarán en la mayoría de los casos, aplicados dos o tres veces.

Luego de esto, revisión de mangueras y bombas de agua y listo para seguir andando.

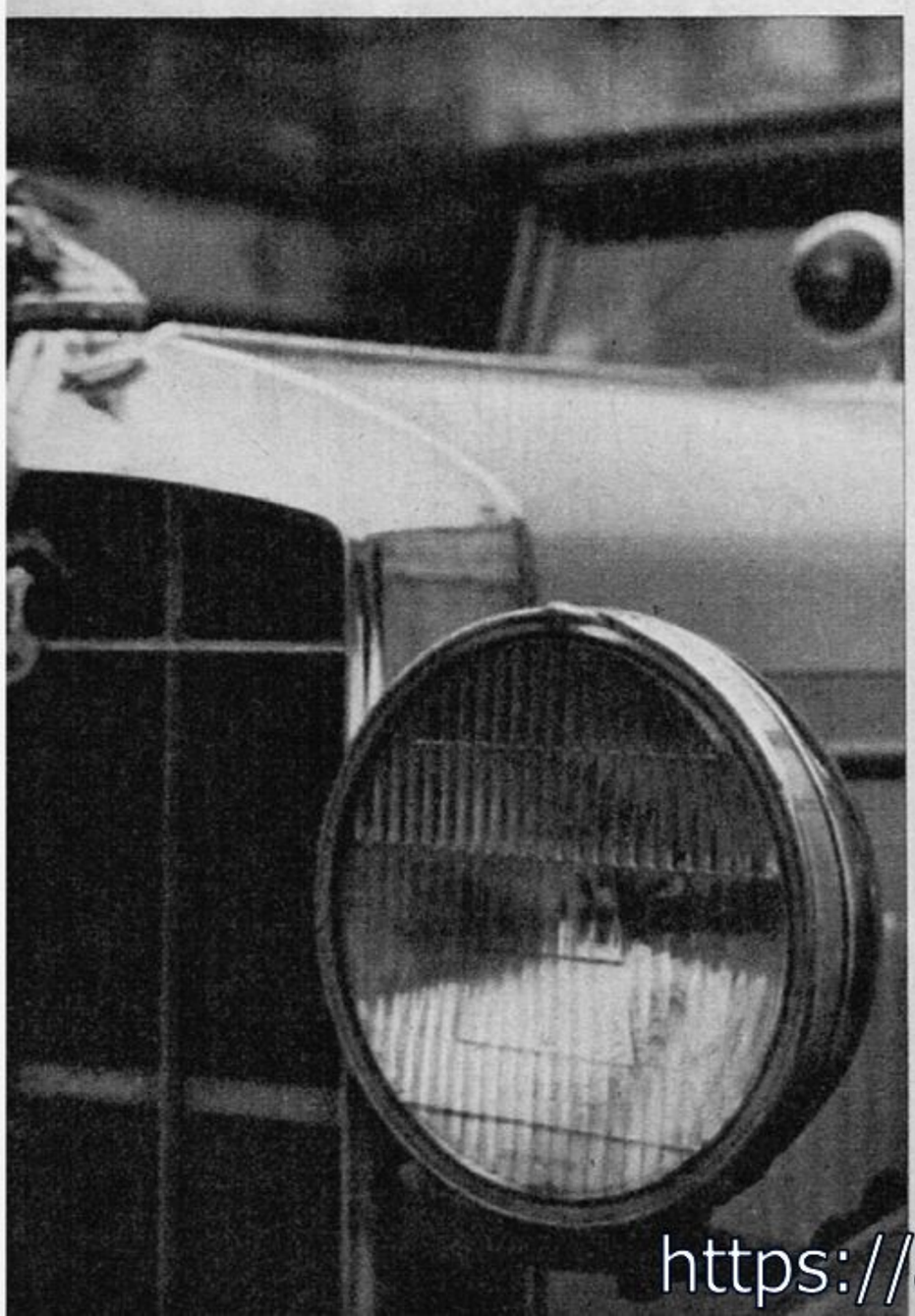
Dado que los materiales empleados y los ajustes de los mismos entre sí dejan que desear, por el tipo de construcción y técnica del vehículo, es conveniente usar aceites pesados. En la mayoría de los casos, los autos viejos, por lo menos los que comúnmente se ven en este país, no tienen circuitos de lubricación forzada del motor. Esto quiere decir que el aceite llega con cierta dificultad a las partes críticas. El agregado de algún compuesto a base de disulfuro de molybdeno puede dar buenos resultados.

En cuestión frenos, talón de Aquiles, poco hay que hacer si son mecánicos, por tracción a cables o varillas. Estos sistemas siempre se desregulan y es necesario estar constantemente encima. Hay casas y mecánicos capaces que adaptan a los vehículos el sistema de transmisión hidráulica de frenos. Es un gasto necesario y muy conveniente.

Otra buena medida es adaptar al carburador un filtro de aire efectivo, que puede adquirirse de alguna de las marcas que se fabrican para los autos nuevos de producción nacional. La adaptación de un filtro de aceite es más remota y complicada, aunque puede hacerse en los motores que poseen bomba de aceite.

Cuidar un viejo es lo mismo que cuidar un joven, con un poco más de trabajo, dado que el viejo no puede hacer muchas cosas por sí solo. Hay que facilitarle y ayudarle en la tarea diaria. Con eso, el viejo remozado, seguirá prestando los buenos servicios de sus primeros treinta años. *

Los viejos faros pueden reemplazarse con unidades selladas.



Una buena capota aumenta la prestancia del automóvil.

https://argentoteca.blogspot.com

Símbolo de seguridad y economía

ES EL AUTOMOVIL ágil en el tránsito y seguro por su inigualable estabilidad y poder de frenaje. De dócil manejo, le permite entrar y salir sin dificultades de cualquier espacio, por reducido que sea.

ES EL AUTOMOVIL grande entre los "chicos". Generoso en su espacio interior, recibe "con sus 4 puertas abiertas" a toda la familia... y lo que necesiten llevar

PORQUE HACE 'DE TODO'...

ES EL AUTOMOVIL PARA TODOS!

CITROËN 2CV

el automóvil inimitable que se adelantó a su tiempo

ES EL AUTOMOVIL PARA TODOS!...
...porque todos pueden tener su CITROËN 2 CV!...

Consulte al concesionario de su zona
CITROËN ARGENTINA S.A.
Buenos Aires

ES EL AUTOMOVIL robusto y aguantador para el trabajo y el paseo, que resiste lo que el terreno exija, con su inimitable suspensión. Su tracción delantera le permite "tirar" en el campo, en la montaña, sobre pedregales; haya o no caminos!

ES EL AUTOMOVIL único, cuyo embrague semi-automático le permite detenerlo con un simple golpe de freno, dejándolo en velocidad, y arrancar sólo pisando el acelerador. Su mecánica de lujo ha determinado que sean incontables los veteranos de más de 100.000 Km., que tienen aún el corazón muy joven.

ES EL AUTOMOVIL inmutable ante el frío y el calor. Refrigerado por aire a turbina, jamás recalienta, y arranca en la nieve igual que en el trópico. Para Ud. será igual, pues su aireación es perfecta y su calefacción excelente.

ES EL AUTOMOVIL para todo, porque hace de todo y carga "con todo", por eso, es el automóvil **PARA TODOS!**

https://argentoteca.blogspot.com

LA LEY Y EL AUTOMOVIL

ROBO EN EL GARAJE

POR ARTURO PELLET

ILUSTRACION DE OSKI

¡Atención! Si allí fue el robo, la ley lo ampara. Vea cuales son sus derechos en este tipo de eventualidad

En la madrugada del 5 de junio, el chófer de la Compañía M. H. estacionó, como lo hacía habitualmente, uno de los automóviles de la empresa (modelo Chevrolet 1940, chapa Nº 065060) en su cochera del garaje ubicado en Juan Bautista Alberdi 1291. Luego, como también era de ritual, se entretuvo unos minutos charlando con el garajista. Todo volvió pronto a ser silencio en el local. Sin embargo..., unos instantes más tarde, dos desconocidos penetraron furtivamente por la puerta lateral, junto a la cual estaba estacionado el vehículo, y tras de violentar los cables de contacto, pusieron en marcha el motor, dándose rápidamente a la fuga. Los cuidadores intentaron perseguirlos, pero todo fue inútil.

INTERVIENE LA JUSTICIA

Hasta aquí hemos visto un robo de automóvil como tantos otros que se producen a diario en la gran ciudad.

Ahora bien, concluido el sumario criminal, ¿qué recurso tiene el propietario de un automóvil para recuperar una parte o el total de su valor? Y si no hallan a los culpables del robo, ¿puede hacerse responsable al dueño del garaje, que no cumplió con las obligaciones que le imponía la guarda de la cosa depositada? (en este caso el vehículo). Las respuestas prácticas a estos interrogantes las hallaremos al analizar el juicio que la mencionada compañía le inició en el fuero civil a J. M. P., propietario del garaje.

Iniciado el proceso, el juez de primera instancia rechazó la demanda por daños y perjuicios, sosteniendo que de parte del demandado no hubo omisión de los deberes que había asumido en virtud del contrato de depósito, y por lo tanto no podía imputársele culpa.

LA COMPAÑIA APELA

Pero este argumento, como era lógico, no conformó a los demandantes, que decidieron recurrir a la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil.

Abierta la causa a prueba, los abogados del garajista sostuvieron en su escrito de defensa, que si algún responsable existía por el robo del coche, ese responsable era el propio actor —la Compañía—, que exigió modalidades especiales en el contrato, como ser la ubicación de sus vehículos en las proximidades de la entrada del garaje. Por otra parte, no puede exigirse —añade el escrito— mayor diligencia y vigilancia que la que adoptó en esa emergencia el dueño del local, que además de haber guardado la llave de contacto en los escritorios del depósito, procedió sin éxito a la persecución del ladrón, no bien advirtió que ponían el motor en marcha para darse a la fuga.

EL TRIBUNAL REVOCA EL FALLO

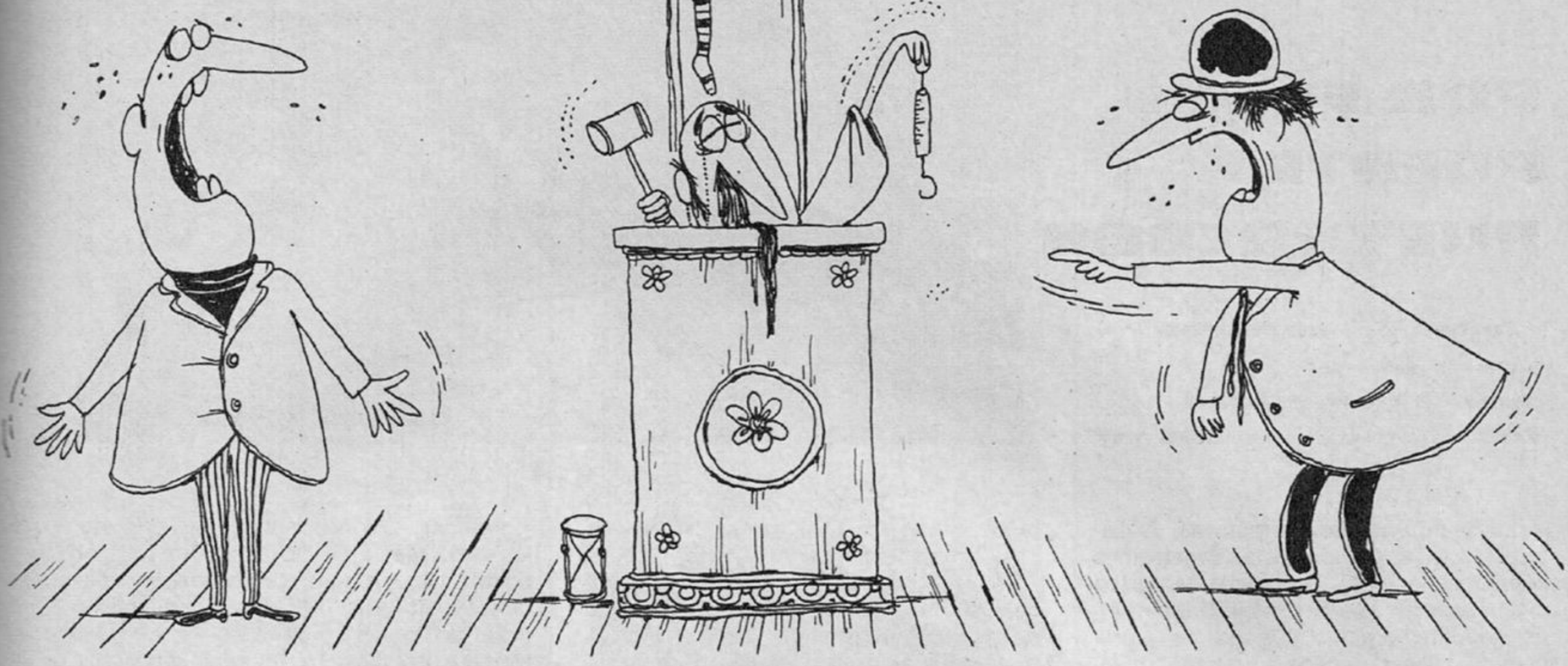
Pero el alegato de la defensa no conmovió al tribunal, que con el voto de tres de sus miembros, decidió, después de un detenido examen de las constancias acumuladas en el sumario, que existen razones suficientes para admitir la culpabilidad del demandado y su consiguiente responsabilidad pecuniaria, por lo que decide revocar el fallo del juez de primera instancia y condenar al propietario del local al pago del valor del vehículo robado, con costas e intereses.

Ustedes seguramente coincidirán con PARABRISAS al apreciar la impecable factura jurídica de este dictamen. Veamos los primeros tramos (léase argumentos que lo fundamentan):

"El que deja su automóvil en un garaje público, lo hace esencialmente a fin de ponerlo a buen recaudo y en la confianza de que el depositario ejerce la guarda y cuidado del mismo, conforme a las diligencias que exige la naturaleza de la obligación y que corresponden a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar, importando la omisión de cualquiera de estos requisitos, incurrir en culpa, responsabilidad que debe ser apreciada con mayor severidad, cuando, como en este caso, se trata de contrato de depósito oneroso.

Siendo la obligación primordial del dueño de un garaje, la guarda de los automóviles, **es directamente culpable del robo o hurto de los mismos,** si no controla como corresponde la entrada de personas extrañas al establecimiento y la salida de los coches, guardados y confiados a su custodia, máxime si

https://argentoteca.blogspot.com



omitió (como queda probado en el sumario) cerrar con llave las puertas de la unidad sustraída.

Asimismo, la ubicación de la misma en las proximidades de la entrada, solicitud del volante, no excusa al cuidador, ya que éste es responsable de todo cuanto haya en el interior del depósito".

LA NATURALEZA JURIDICA

Ustedes deben saber —como lo señala el fallo— que la relación jurídica que une al cuidador con la persona que alquila una cochera, "constituye uno de los llamados contratos mixtos o complejos, que por no tener en el Código Civil una reglamentación especial, debe ser incluido en la categoría de los contratos innominados", qu eparticipan de las características de la locación de cosas, del depósito y de la locación de servicios.

MAS RAZONES PARA UNA CONDENA

Volviendo al análisis de los hechos, el Tribunal afirma su tesis sobre la responsabilidad del demandado, afirmando: "Que tampoco lo excusa el hecho de haber retirado las llaves del coche, puesto que solo constituía una de las elementales precauciones, insuficiente por lo visto, ya que no impidió la sustracción. Es de pública notoriedad —continúa— el reiterado robo de automóviles, ya sea en la vía pública o en garajes, que ocurren en nuestra ciudad desde hace varios años, circunstancia ésta que obligaba al demandado a obrar con mayor prudencia en el cuidado y vigilancia de los que se le confiaban a su guarda (art. 902 del Código Civil), hecho que por otra parte no se produjo por caso fortuito o fuerza mayor, pues debió preverse la eventualidad del hecho ilícito."

PARABRISAS SUMA Y SIGUE

Anotamos para ustedes estos puntos claves del fallo:

1º) Probada la culpa contractual de la parte demandada por incumplimiento de la obligación de restituir el automóvil en el mismo estado en que fue depositado, debe cargar con los daños e intereses.

2º) El garajista responde frente al asegurador que ha pagado el valor asegurado por el automóvil robado.

3º) El contrato de "garaje" no es de locación, sino innominado, y por el mismo se asumen distintas obligaciones, entre las que se destaca la de guarda de la cosa.

4º) De las consecuencias del incumplimiento de esta obligación solo se exime quien acredite caso fortuito o fuerza mayor.

TODA LA JURISPRUDENCIA EN LA MISMA RUTA

La jurisprudencia que se anota día a día en los ficheros del Palacio de Justicia, está en armonía con el fallo que hoy leemos con ustedes.

Así extraemos de la revista "La Ley" (año 1960) un caso famoso en los medios judiciales. Se trata de la demanda promovida por el propietario de un Pontiac modelo 1930, que había sido prácticamente desmantelado (deterioros en la carrocería, sustracción de piezas y accesorios) en el interior de un garaje en que se hallaba depositado.

Resolvió en este juicio el tribunal de 1ª instancia que "la responsabilidad de los demandados por los referidos daños no es dudosa. En el depósito, el depositario debe poner en la guarda de la cosa que le ha sido entregada, la misma diligencia que habitualmente se pone en el cuidado de la propia (arts. 2.182 y 2.202 del C. Civil), esto es, responder por la culpa leve "in concreto". Así le está vedado servirse de ella y debe restituir la misma e idéntica cosa que le ha sido confiada, salvo los deterioros que se hubieran producido. En cuanto a la reparación, debe consistir, lógicamente, en la suma necesaria para poner el coche en las mismas condiciones en que se hallaba.

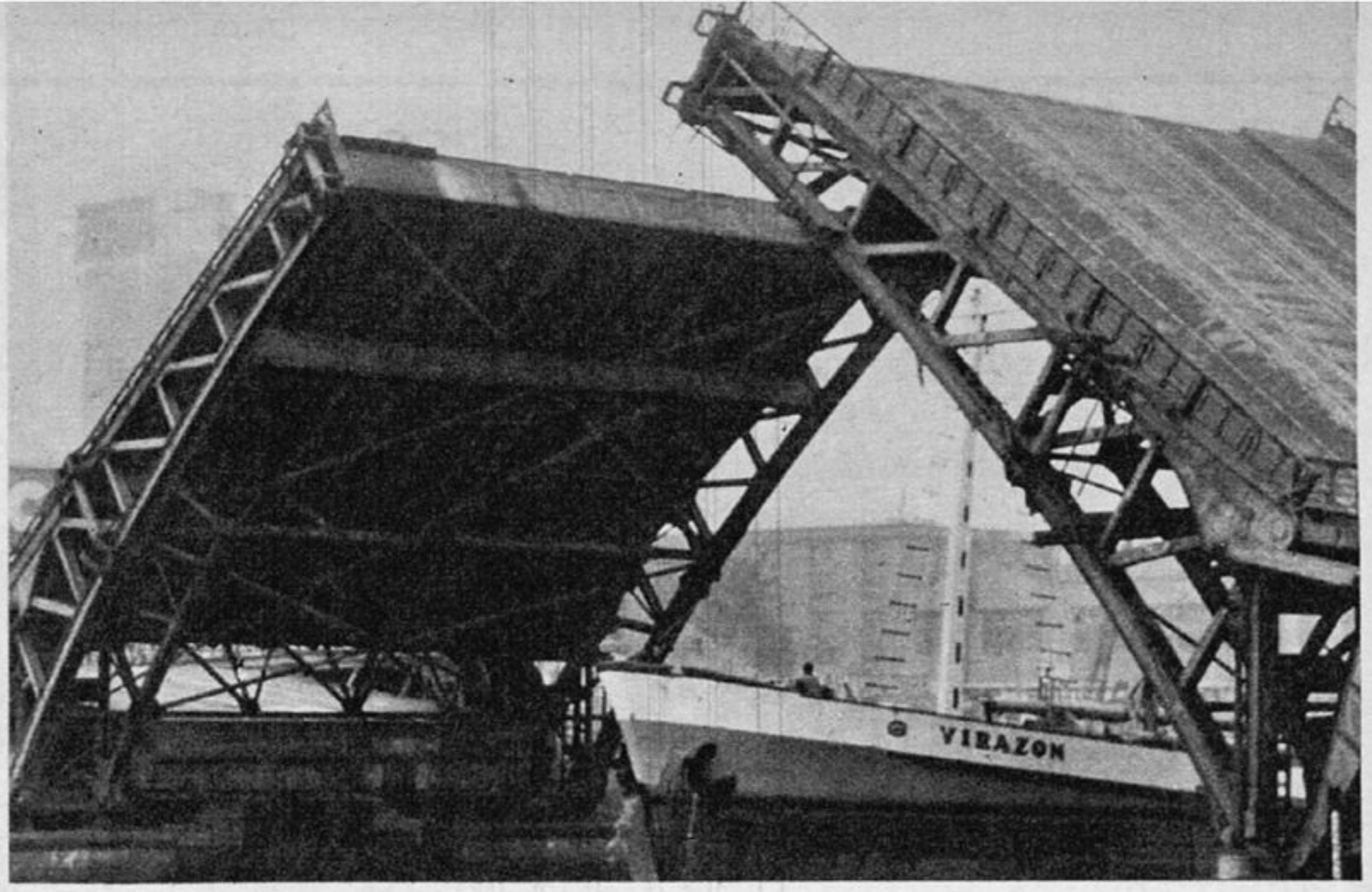
Sin duda que esta responsabilidad "prima facie" e inexcusable del guardador, es además de un buen criterio jurídico para la protección de la propiedad, necesario condimento de nuestra tranquilidad cada vez que dejamos el automóvil en la cochera. *

https://argentoteca.blogspot.com

UNA PROPUESTA DE PARABRISAS PARA TERMINAR UN ESTRANGULAMIENTO

POR EL PUENTE PUEYRREDON

"Todos pasan, todos pasan por el puente Pueyrredón. Todos pasan, menos yo"



En cuanto a puentes famosos, la lista es extensa. Sea por estar construidos sobre el río Kwai, por llamarse Pexoa o por asentar sus bases en Manhattan, es evidente que las migajas de gloria capitalizadas por cada uno son tan legítimas como indiscutibles.

Parabrisas, que nunca fue ajena a los méritos de los puentes, suma a la nómina el nombre del puente Pueyrredón, por considerar que su derecho a la fama no admite reproche. Esto no escapará sin duda a los ciudadanos que ingresan o egresan de Buenos Aires por dicho puente, que, como se sabe, une directamente el centro de la ciudad con dos importantes arterias provinciales: las avenidas Mitre y Pavón, notables asimismo por su calidad de rutas nacionales.

Demás está, entonces, subrayar la cantidad de automotores que utilizan diariamente el puente Pueyrredón para abordar la ciudad desde el sur. Y es en nombre de ese volumen de tránsito, que planteamos a las autoridades correspondientes la necesidad de modificar algunos sistemas.

Con referencia a los problemas que surgen de las aperturas del puente, puntualizamos que la Secretaría de Obras Públicas estableció horarios para ser efectuadas. Cada una de ellas dura aproximadamente entre 10 y 12 minutos, y se operan diariamente a las 7.30 y a las 17.30. Esto determina que, a causa de la ingratitud del horario, se formen en las adyacencias del puente interminables colas, nudos colosales, interferencias dignas de mejor causa y, de hecho, el retraso masivo que resiente en forma notable la actividad de una zona eminentemente industrial.

A juicio de **Parabrisas**, la solución consiste en modificar los horarios de apertura, transfiriendo los actuales a momentos en que la densidad del tránsito sea menor. Pensamos nosotros que los 15 minutos que se puedan perder —por ejemplo— a las 14 y a las 2 de la mañana, no tienen el mismo valor que los perdidos a las horas de entrada y salida del trabajo.

Por lo demás, sospechamos que al personal de una lancha carguera le da lo mismo esperar frente al puente o contra el muelle de un frigorífico. Y que los peligros que surgen de la operación nocturna, a causa del escaso ancho del puente, se pueden evitar con el simple balizamiento luminoso de los pilotes. En último caso, balanceando la cantidad de afectados y beneficiados, a la autoridad no debe caberle ninguna duda sobre la conveniencia de la modificación.

Y ESO NO ES TODO...

En el puente Pueyrredón, como en casi todos los puentes, la vena de tránsito se estrangula. Esto nos parece natural, porque aquí pensamos que, después de todo, no se puede pretender una autovía. Pero, si por ejemplo se quitara vigencia a la disposición que obliga al transporte público a circular por el andarivel central, se agilizaría la corriente en forma notable. Se supone que si los ómnibus y colectivos no se ven precisados a cambiar lentamente de mano luego de estacionar sobre la derecha, la corriente no sufriría intermitencias ni detenciones.

Además, el interminable arreglo de la calle Vieytes, tributaria directa del puente Pueyrredón (actualmente sólo permite el paso en fila india) deriva gran parte de los vehículos a la calle Herrera provocando los atascamientos consiguientes en la intersección de ambas. Y finalmente, los camiones... La lentitud característica de estos vehículos dificulta la normal circulación de los automóviles. De todos modos, sean pocos o muchos, los camiones demoran en buena medida el tránsito de una zona característica por la gran densidad de vehículos particulares y de transporte público, por lo que sugerimos se los desvíe por otros puentes menos transitados e igualmente útiles para salir a las rutas. *

"PARABRISAS" PROPONE

1) Modificación de los horarios de apertura del puente Pueyrredón, transfiriendo los actuales a horas de menor tránsito (las 2 y las 14, por ejemplo) balizando luminosamente los pilotes de sustentación para facilitar la maniobra nocturna.

2) Habilitar los andariveles laterales del puente para el tránsito de ómnibus, colectivos, etc.

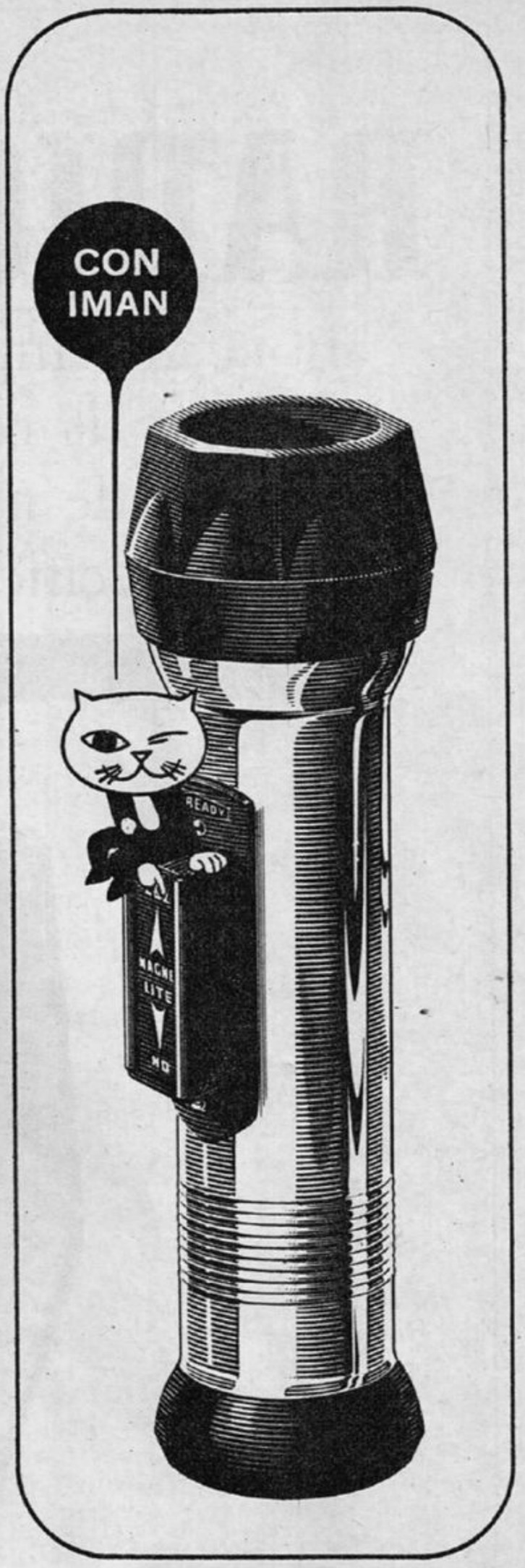
3) Derivar el tránsito de camiones hacia los puentes Avellaneda o Victorino de la Plaza, según salgan a las rutas vía Quilmes o vía Témperley.

4) Acelerar los actuales y eventuales trabajos de reparación en las calles de acceso al puente.

https://argentoteca.blogspot.com

¿EN LLANTA EN PLENA OSCURIDAD ?

LUZ... ¡A MANOS LIBRES!



LINTERNA EVEREADY® MAGNETICA

● Interruptor con poderoso imán. Patente mundial exclusiva de "Eveready". ● Se aferra firmemente a los metales ferrosos. ● Tubo de bronce niquelado y cromado, inalterable. ● Capuchón de plástico irrompible. ● Ideal para el coche, el camión, el taller, el hogar, el campo.

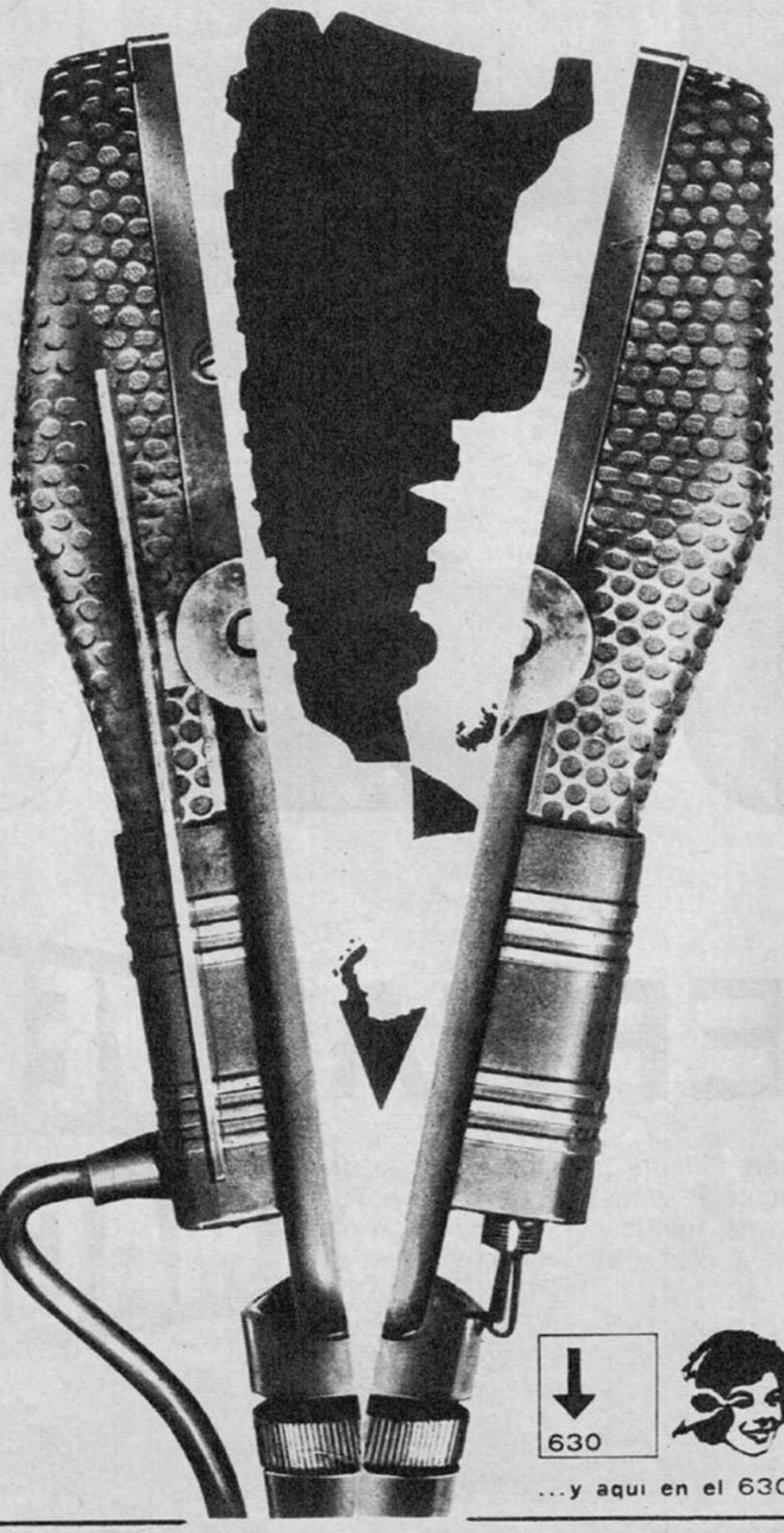
Fabricada por EVEREADY S. A. I. C. bajo licencia de Union Carbide Corp., U. S. A.

https://argentoteca.blogspot.com

RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD

ahora cubrimos
todo el país con
el aporte de nuevos
equipos técnicos



630

...y aquí en el 630 esta RADIO RIVADAVIA

HEMISUR

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

COVERY S. A. — Pinchar un neumático es uno de los accidentes automovilísticos más democráticos. Sucede viajando de overoll. Y pasa cuando se gastan galas. Le ocurre al médico apurado y al político brillante. Además, el suceso no elige lugares, fechas, ni horarios. De allí entonces, la incomodidad consecuente que todos conocemos y que nunca pudimos solucionar cómodamente . . .

Sin embargo, ahora la cosa se hace más soportable: ha sido lanzado al mercado consumidor un producto capaz de obviar tales inconvenientes . . . Se trata de "Crike 2", un reparador-inflador basado en el moderno sistema de aerosol, que repara la pinchadura y recupera la presión perdida por el neumático sin desmontar la rueda, sin siquiera extraer de la banda de rodamiento el clavo fatal, y, lo que nos resulta más importante, sin puños de camisas manchados ni intemperancias peligrosas. "Crike 2" fue presentado a la prensa en una reunión realizada en los salones del Restaurant Golf, Lagos de Palermo, Buenos Aires, luego de la cual se efectuaron demostraciones prácticas y convincentes sobre el uso del producto.

PERKINS ARGENTINA S. A.I.C. – Esta empresa otorgó sus servicios de prensa a la firma periodística "Continental Press", de Lavalle 1625, 3º, la cual se encargará con exclusividad de difundir las actividades de la casa fabricante.

– Enviados directamente por Perkins de Inglaterra, llegaron a Córdoba dos distinguidos viajeros, a quienes se recibió en la planta de Ferreyra con los honores que exigen sus méritos. Uno de ellos, el señor M. Montague Prichard, ejecutivo de la empresa británica, se refirió exhaustivamente a su compañero de viaje, un prototipo de motor gasolero modelo "6-354" de 120 HP, similar a los que Perkins fabricará en gran serie, para ser utilizados por una conocida productora de tractores que gira en nuestro medio.

SIAM DI TELLA Ltda. — La cuantificación simultánea, la electroacústica y la sonoridad estereofónica no parecen, por cierto, guardar mucho paralelismo con una empresa fabricante de productos funcionalmente hogareños, pero de todos modos ello no quita la inquietud creadora de sus funcionarios. La prueba está dada por el stand presentado por Siam Di Tella Ltda. en la 22ª Exposición Internacional de Ganadería e Industria, cuyo montaje mereció el primer premio de la especialidad.

Aparte de la arista arquitectónica del proyecto, contribuye a la satisfacción del espectador, un audio-visual desarrollado sobre cuatro pantallas simultáneas, y una banda de sonido estereofónico. Este sistema es aplicado por vez primera en la República Argentina y se funda en el montaje rítmico de imágenes cuantificadas. En suma, un excelente espectáculo digno de todo elogio, con brillante guión y moderna gráfica, en el que colaboraron entre otros Carlos Peralta, Héctor Compaired, Eduardo Joselevich, Francisco Díaz Legaspi, Pino Migliazzo y José A. Pizzini.

– Viajó a nuestro país con el propósito de visitar la red de Concesionarios Siam, el Sr. J. P. Howard, especialista en repuestos de la British Motor Corporation. El mismo se interiorizará fundamentalmente de la provisión de órganos de recambio para las unidades automotrices fabricadas por Siam, licenciada de la B.M. C. El señor Howard es egresado de la Universidad de Londres y durante la segunda guerra mundial combatió en las campañas de África y Sicilia.

AUTOMOVILES
HELADERAS
MUEBLES
LAVARROPAS
ETC.

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín – **LUSTRE LIQUIDO Nº 16** Limpia, lustra y encera en una sola operación

Grumete

LIMPIAMANOS SIN AGUA Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. – **PASTA PARA PULIR Nº 14** Pule y limpia superficies pintadas – **CERA PARA LUSTRAR Nº 18** Abrillanta toda superficie pintada.

SOLICITELOS EN ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

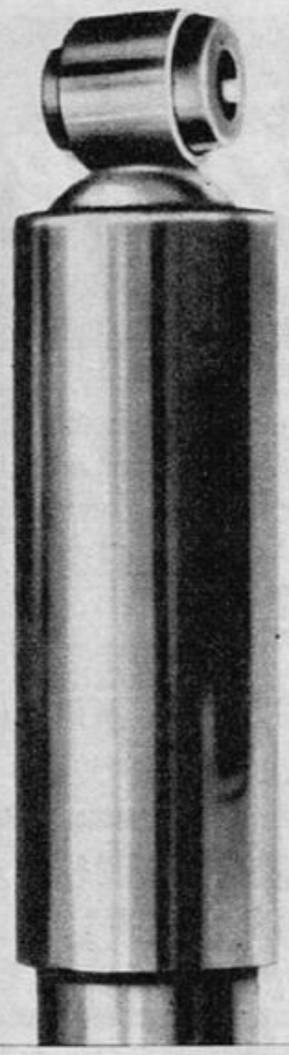
https://argentoteca.blogspot.com

POR USTED...
Y POR
SU COCHE!
CAMBIE
POR

FRIC-ROT
Gabriel

Una amortiguación deficiente termina por destruir su coche y sus nervios. El coche se "vence", la carrocería se afloja y pierde seguridad, especialmente en las curvas. Decídase **ya** a reemplazar sus amortiguadores gastados. Cambie por Amortiguadores Fric-Rot Gabriel, únicos de doble acción con nueve controles. Garantizados por Fric-Rot S.A. y The Gabriel Co. U.S.A.

FRIC-ROT Gabriel



DECIDASE YA A
VIAJAR CON
CONFORT
Y SEGURIDAD!

70% de las marcas mundiales de automotores lo recomiendan. Su taller mecánico lo tiene.

Distinguido con la cinta azul de la popularidad!...

DISTRIBUIDORES
C.A.D.M.A. S.A.
Viamonte 1430
FEINSTEIN S.A.
Paraná 555
FIORE PANIZA Y
TORRA S.A.
Viamonte 1585
MARIANO GALVE
HNOS S.A
Caseros 832/36
RONCHETTI, RAZZETTI
Y CIA. S.A.
Viamonte 1574
RUATA Y CIA.
Pavón 2101

NOTICIERO ARGENTINO

CARAN S.C.p.A. — El cinturón de seguridad salva 9 de cada 10 vidas en caso de accidentes automovilísticos. Miles de personas mueren anualmente en choques de corte frontal por no usarlo. Los sistemas de suelta se han perfeccionado al punto de eliminar casi por completo el problema de abandonar el auto en caso de incendio . . . Así argumentada —y con justicia— es lógico que la industria del cinturón de seguridad crezca y se modifique para mejor. Caran S.C.p.A. inauguró una nueva planta de armado y colocación en la calle Salguero 3030, división que atienden técnicos especializados en la materia.

En el mismo local, al que también se han trasladado las oficinas de publicidad y ventas pertenecientes a la firma, comenzaron a dictarse cursos y conferencias sobre el tema "Seguridad", en los que toman parte activa, los jefes de la especialidad actuantes en diferentes empresas.

DE AMBROSI, LAMEKA S.A., KELUBE INTERNACIONAL S.A. — Viajeros. Valijas. Esta vez de aquí para allá, y con el respetable propósito de recopilar experiencias útiles . . . El señor Juan Carlos De Ambrosi, presidente de las firmas que figuran en el acápite, viajó por vía aérea con destino a Nueva York, Los Angeles, Japón, Medio Oriente y Europa, donde tomó contacto con las compañías que licencian a sus representadas . . .

VOLKSWAGENWERK A. G. — La República Argentina ha sido considerada por la firma de Wolfsburg, Alemania, como un fértil campo digno de ser poblado con legiones y legiones de escarabajos. Teniendo en cuenta ello, otorgó su representación exclusiva en nuestro país, a la firma Arieu-Fenner S.A.C.I.F., Callao 1224, Capital Federal. El directorio de la empresa está constituido por su presidente, Sr. José María Arieu, por su vicepresidente Sr. Peter Fenner, y por los directores, señores Roberto Arieu Gaye, Dr. Carlos F. Hinckelman Villegas, Agustín Arieu, José María Muñoz, Carlos Arieu e Irmelin Fenner.

AROSA S.A.I.C. — La importación, vieja costumbre argentina que aumenta el valor adquisitivo de tal o cual producto, está, afortunadamente, dejando de serlo. De un tiempo a esta parte, muchas empresas de nuestro país, lograron los medios para contrarrestar efectos, mediante una fórmula tan sencilla como reconfortante: la exportación. Así es como Arosa S.A.I.C., productora de aros para pistón, embarcó con destino a Alemania, una partida de sus unidades "Doble torneados de forma" S-4, hecho que reviste seria importancia si se tiene en cuenta de que el producto argentino viaja hacia una plaza fabricante y competidora.

WOBRON S.A.C.I. — La planificación industrial es una maquinaria complicada, cuyos engranajes deben ser lubricados por materias científicas de mucho consumo y elevado precio. La sociología, la higiene, la psicología tienen mucho que ver con ella. Bien aplicadas redundan en beneficio del que trabaja y del que da trabajo. Y correctamente aprovechadas, favorecen notablemente los índices de producción, aparte de las relaciones entre las partes. Así lo entendieron los ejecutivos de Wobron, primera fábrica argentina de embragues, agregando a su esquema laboral, un moderno comedor para su personal, inaugurado en la planta de Villa Piaggio (San Martín, Pcia. de Bs. As.). En el acto usaron de la palabra los señores Antonio de la Cor-

https://argentoteca.blogspot.com

te, adscripto a la Gerencia General, Julio Bronner, presidente de la firma y el Secretario General de la Unión Obrera Metalúrgica (Sección San Martín), Sr. Rebello.

BERG HENDERSON y Cía. — Treinta y tres años de común quehacer publicitario entre esta empresa y la Compañía Nobleza de Tabacos, quedaron sellados cuando los directivos de esta empresa, en calidad de primeros clientes, entregaron a Berg Henderson una plaqueta de reconocimiento.

INDUSTRIA ELECTROQUIMICA RUSELL S.A. (e.f.). — La batería descargada es una espina que tarde o temprano se clava en todo automovilista. La indigencia del que empuja su auto para hacerlo arrancar, provocaron esfuerzos entre los técnicos de Industrias Electroquímicas Rusell, quienes crearon un sistema de trasparencias, capaz de indicar el nivel de carga del acumulador, facilitando así la previsión y la cura del inconveniente.

La nueva batería de la marca, presentada recientemente en los Salones del Automóvil Club Argentino, suma a tal innovación el sistema de vasos cambiables, el de terminales de una pieza antisulfatación, y el sellado hermético de tapa y caja.

El nuevo elemento ingresó en sociedad con palabras del ingeniero Arnoldo Lucius, luego de las cuales se sirvió un cocktail a la prensa especializada.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA. — En el stand de la firma, instalado en la Exposición de la Sociedad Rural, en Palermo, fueron exhibidos por primera vez, dos prototipos de camiones frontales diseñados en la planta de Santa Isabel, los que serán equipados con motor, caja y transmisión de jeep. Los modelos fueron bautizados "Carguero", se venderán sin carrozar, y se planificó su construcción de manera que no lo encareciesen ni la matricería —de la que se prescindirá— ni nas herramientas. Se esti- el uso de costosas máquima que ambos —un modelo comercial y otro industrial— constituirán un cierto éxito de la marca.

A.F.A. - PEUGEOT. — La versatilidad de sus modelos permitieron modificar un "404 Rural" para ser transformado en ambulancia. La unidad engrosó las filas del Departamento de Medicina Industrial, del Centro ubicado en el Kilómetro 37 de la Ruta 2 (Partido de Berazategui, Pcia. de Buenos Aires). La medicina industrial, da así, un nuevo paso adelante . . .

CHRYSLER ARGENTINA y FEVRE Y BASSET Ltda. — El Director General de ambas empresas, señor Fred Luss, partió vía Iberia, rumbo a Ginebra (Suiza). En dicha ciudad, el industrial se interiorizará de la marcha de las empresas asociadas, y recopilará material de aplicación en la planta de San Justo, provincia de Buenos Aires.

ISARD ARGENTINA. – Alistadas las baterías, sólo se espera la orden de fuego, para poner en circulación las nuevas unidades "Isard 1204", equipadas con motor de cuatro cilindros lineales, árbol de levas a la cabeza, cigüeñal soportado por cinco bancadas, cadena de distribuición externa de fibra y caja de inspiración Porsche, con cuatro marchas sincronizadas hacia adelante y retroceso. Los directivos de la firma cifran firmes esperanzas en el nuevo modelo. Nosotros, esperamos testearlo. *

Omnia y
prestolite
Fabricados bajo licencia Americana
de potencia total

De avanzada técnica fabril y estrictos controles de calidad. De 6 y 12 Volt. Para Automotores, Equipos de luz, Radio, etc.
Garantizados por UN AÑO.

AGENTES EN TODO EL PAIS
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

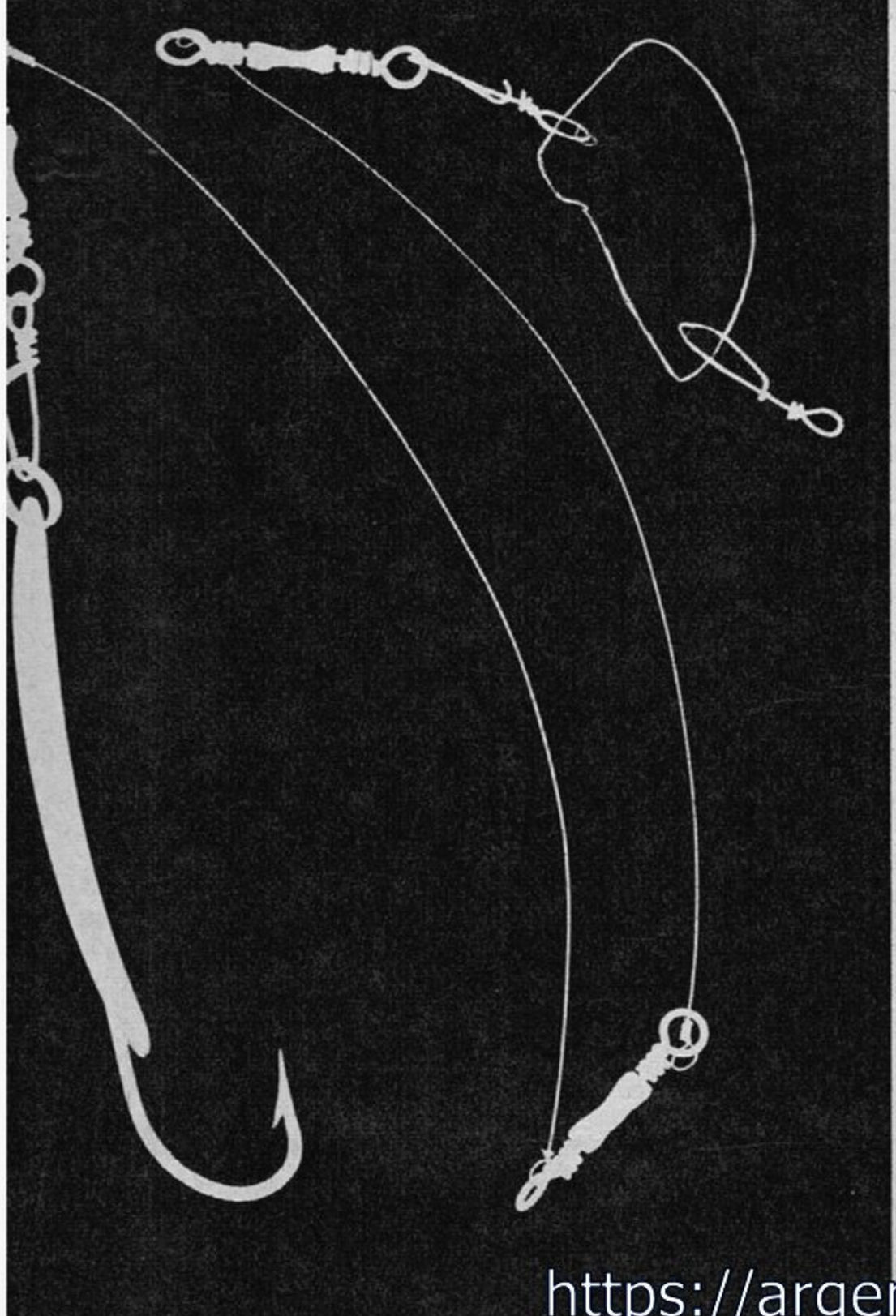
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

PARABRISAS ⊙ 69

https://argentoteca.blogspot.com

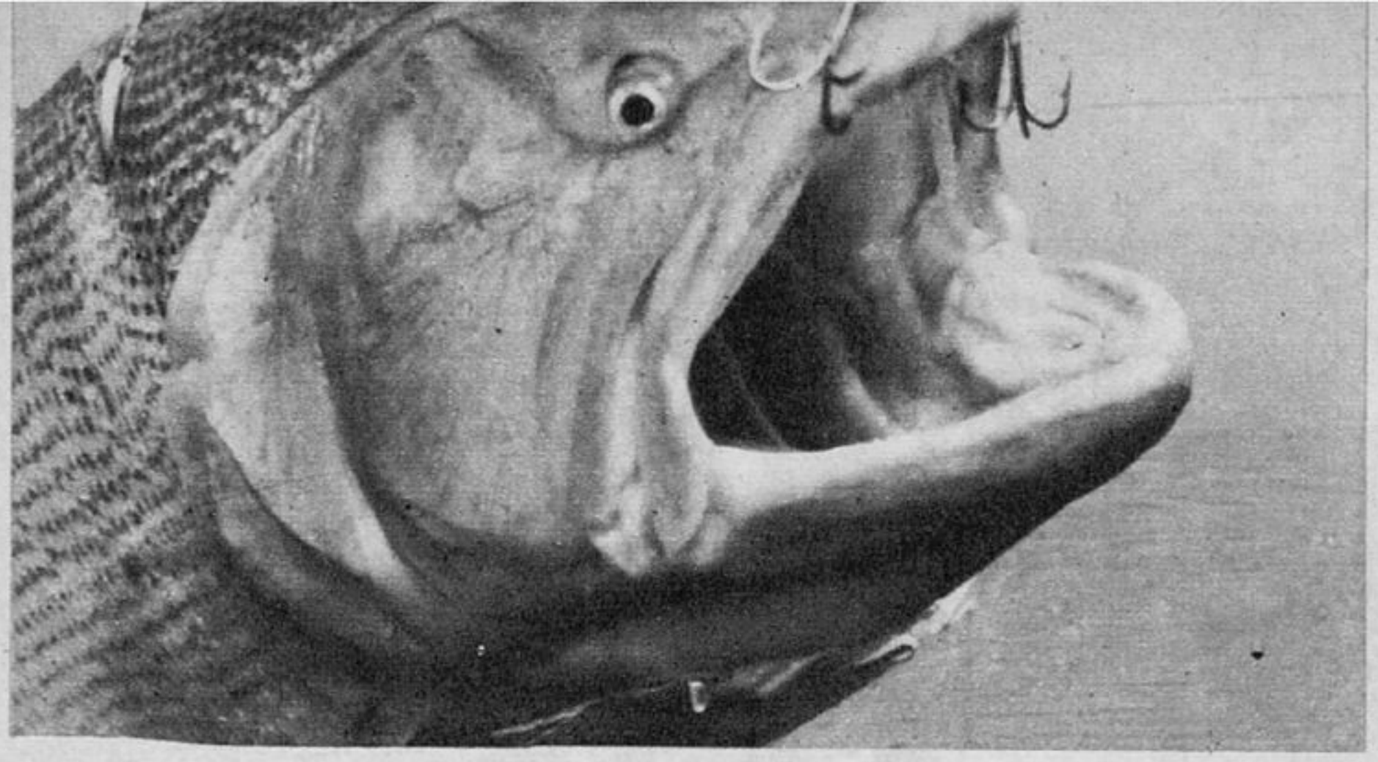
La pesca del dorado

El Alto Paraná nos ofrece en esta época lo mejor de su riqueza ictiológica



Cuchara tipo Record, de 6 pulgadas, tanza de acero y timón plástico, equipo ideal para "troling".

https://argentoteca.blogspot.com



Poderosa cabeza de un dorado, pescado en aguas de Paso de la Patria.

por C. S. ANDRADE

Le proponemos nada menos que un viaje hacia la provincia de Corrientes, y ya en ella, unos días en el paraíso de la pesca del dorado. En total, un viaje de 1.070 kilómetros. Saliendo bien de madrugada de Buenos Aires usted puede estar allá en las primeras horas de la noche. Todo habrá cambiado. De las brumas y los fríos porteños pasará gradualmente al soleado y tibio paisaje correntino. De los frescos días de la urbe, se trasladará a la primavera en todo su rigor. Entonces verá surgir por todas partes, en medio de las márgenes lujuriantes las copas sonrosadas de los lapachos en flor y desbordando las paredes y marginando los paseos el rojo de sinencias y estrellas federales.

EL VIAJE

A la zona de pesca puede viajarse rápidamente en los Caravelle, desde el Aeroparque al aeródromo internacional de Cambá-Punta. Total, dos horas. Se puede ir, también, demoradamente, en barco, surcando el poderoso Paraná, Pero no hay duda de que si se va con la familia o son varios los que participan de la excursión, el medio más económico, cómodo y que le proporcionará mayor independencia de movimientos, es el automóvil.

En principio puede elegir dos rutas y decidirse a mitad de camino, por una o la otra. Al llegar a Reconquista se puede pasar directamente a Goya con la balsa y continuar hasta Corrientes por una ruta totalmente afirmada y en excelentes condiciones. Tiene una desventaja: la misma balsa. Se acumulan cantidad de vehículos, hay que formar cola y, a veces, hay que pasar la noche en el automóvil, pues dejar la cola es perder el turno y exponerse a otra larguísima espera. La ruta 11 —Juan de Garay— no ofrece tal peligro. Tiene, ya en el Chaco, 100 kilómetros de tierra que, salvo grandes lluvias, no son ningún inconveniente. Por esta ruta se recorre toda la provincia de Santa Fe, a lo largo, hasta Resistencia, de allí no hay más que 36 kilómetros a Paso de la Patria.

Si usted lo prefiere, puede hacer el viaje en una etapa saliendo de madrugada, almorzando en Rosario, para seguir sin detenerse más que para cargar combustible, verificar el aceite y las gomas, hasta Resistencia.

La balsa efectúa su recorrido durante todo el día, hasta la media noche. A esa hora casi no hay vehículos y no se corre el riesgo de la espera.

Los que viajan con la familia prefieren andar más despacio, detenerse un poco más en el camino y hacer noche en Reconquista u otro lugar, para continuar al día siguiente bien tempranito. Es cuestión de gusto y temperamentos. En cualquiera de las dos formas el viaje en automóvil es descansado y atractivo.

PESCA CON CUCHARA

Paso de la Patria es un lugar histórico. Hasta hace unos años contenía solo algunas viejas casas. Era un pueblo dormido a la vera del magnífico río, frente a islas de lujuriante vegetación. Los pescadores deportivos descubrieron que allí abundaban los dorados grandotes y que el lugar era ideal para pescar con cuchara. Al principio, los pocos que se daban ese gusto acampaban en carpas, entre los naranjales. Luego se construyó la hostería, y en la actualidad Paso de la Patria es una población con calles afirmadas, lindas casitas y luz eléctrica, donde todos los años se reúnen cientos de pescadores. Un recuento efectuado por el prefecto de Paso de la Patria, señor Somoza, arroja, para el último año un total de 4.754 pescadores, anotándose en los meses de agosto y septiembre, 1.721 y 1.428 pescadores, respectivamente. La pesca deportiva ha sido un poderoso incentivo de progreso. Eso salta a la vista.

El pescador turista cuenta con dos opciones, si viaja a Paso de la Patria. Puede hacer base en Corrientes, donde dispone de varios hoteles comunes y de un hotel de turismo, cómodo, con pileta de natación, peluquería, etc., o alojarse directamente en los bungalows de la hostería de Paso de la Patria. Si hace base en Corrientes, puede pescar desde allí mismo, yendo aguas abajo, a la Arrocera Valencia, o remontando el río hasta Paso de la Patria. Pero si desea hacer el viaje en auto desde Corrientes, no hay dificultad; es un trecho de 36 kilómetros de excelente ruta.

Parte por la mañana, pesca, almuerza en la hostería, sigue pescando y retorna de noche al hotel, donde podrá darse una ducha tibia reconfortante, disponer de un buen menú y habitación con baño privado.

EPOCA DE PESCA

Desde hace años se sabe que la época mejor para la pesca con cuchara y toda clase de señuelos, en Paso de la Patria, se presenta cuando el río está bajo y las aguas límpidas. Si el río está crecido, o en creciente, por leve que ésta sea, el pique se corta, la pesca desaparece y los intentos que se hacen con cebos artificiales resultan vanos. Las condiciones ideales para la pesca pueden adelantarse o venir con retraso, de acuerdo con el calendario. Por lo general, cuando se producen crecientes en diciembre y enero, puede haber pique desde mayo. Pero si ya en junio el río empieza a bajar paulatinamente y sin pausa, la segunda quincena de agosto es el momento propicio para iniciar la temporada. Desde hace unos diez años la experiencia viene demostrando que los estiajes grandes, estables y pronunciados, se producen en agosto y continúan hasta octubre. En esa época el clima en Corrientes es ideal, con días soleados de primavera, noches frescas y atmósfera diáfana. La naturaleza sacude su letargo y comienza la floración en la selva y el concierto de zorzales, cardenales y otros pájaros.

Recientes estudios efectuados por técnicos, como el Dr. López, del Museo de Ciencias Naturales, han demostrado que la gran concentración de peces, coincidentes con las bajantes del río, se debe a que éstos abandonan los grandes pantanos y lagunas para volcarse en el cauce del Paraná. Allí se encuentran cardúmenes inmensos de sábalos, tras los cuales andan cazando los dorados, como jaurías de lobos hambrientos, tan hambrientos que la cuchara de metal, con su brillo y sus movimientos los engaña y hacen morder el fatal anzuelo.

Se considera que el río está en perfectas condiciones cuando su nivel llega a un metro y afloran los grandes bancos de arena.

DONDE SE PESCA

El pique del dorado no se da, salvo condiciones muy favorables, casi excepcionales, en todo el río. Hay lugares donde éstos cazan y esos lugares varían

https://argentoteca.blogspot.com

Rostros felices y dos piezas cuyos pesos oscilan entre los 12 y los 14 quilos.

LA PESCA DEL DORADO

de un día para el otro y en el mismo día. Hay que saber buscarlos. Por lo general, un buen indicio es el cardumen de sábalos. Donde se ven en el agua burbujas aceitosas o se percibe un fuerte olor característico, están los sábalos, y, acosándolos, los voraces dorados.

Cuando el cardumen de sábalos está desperdigado, los dorados se mantienen en lugares típicos, como ser las orillas de los bancos de arena, las restingas de piedra, la boca de los arroyos y las "puntas" de las islas.

Hay varias técnicas y métodos para pescar con cebos artificiales el dorado. Unos prefieren el **troling.** Consiste en pescar desde una embarcación en marcha, arrastrando la cuchara detrás, a una distancia de 40 ó 50 metros. Si el pique está profundo, es decir, el dorado se mantiene en el fondo o cerca, se debe dar más línea para que la cuchara trabaje más hondo. También se la puede emplomar o usar algunas de metal más pesado. La pesca a **troling** se realiza con botes con motor fuera de borda tripulados por un timonel o guía y dos pescadores que se sientan de cara a la popa, con las cañas en alto y las líneas tendidas. Para evitar que las cucharas se enreden es necesario que cada pescador adopte una distancia distinta; por ejemplo 40 metros uno, y 50 el otro. El timonel llegado al lugar de pesca, pone el motor en baja, el bote marcha a paso de hombre y se lo lleva así tratando de que las cucharas bordeen las orillas, efectuando curvas para que hagan caídas y paradas que imitan la huida de un pez herido o asustado. También se contornean las "restingas" y se penetra en cuanto lugar se sospecha que hay peces dispuestos a picar.

El otro método deportivo es el **spinning,** que gana más adeptos cada día. Se puede practicar desde el bote parado, desde los bancos desde tierra, siempre que la costa dé sobre una isla de piedras o una corredera. El pescador arroja su cuchara y procede a recogerla, maniobrando al molinete y la caña para darle mayor acción. Al traerla, si hay dorados, se producirá el pique, la corrida o "rush" y los saltos acrobáticos de la palpitante masa de oro.

EL EQUIPO

El equipo es diferente para cada método. Si se pesca a troling se utiliza una caña corta, de un metro y medio a dos metros, con mango de 40 centímetros de portarril fuerte; reel rotativo, de carrete de metal, con capacidad para 200 metros de nylon de 50/100 de mm. Completa el equipo un juego de cucharas de acción ondulante, de unos 15 cm de largo, con un cable de acero o cuerda de piano de 40 cm, con tres esmerillones para evitar las torsiones y un timón simple, de alambre, metal o plástico.

Para **spinning** se utiliza una caña de una mano, de 2,20 m de largo, con potencia para arrojar hasta 60 gramos de peso, molinete de tambor fijo mediano, de los llamados para río, nylon de 35-100 de mm o 40-100. Tanza de acero de 20 cm, timón y cucharas de acción ondulante rotativa, flats-fishes, pescaditos de madera y goma articulados, lures y debunes. Este método es más fino, más deportivo y, por supuesto, el que brinda las emociones más puras e intensas.

El pescador que visita las zonas de pesca del dorado debe llevar un equipo completo para troling, uno para spinning y también su caña de lanzar, con un juego de anzuelos y plomadas por si se presenta la ocasión de pescar de noche, en los bancos, los grandes surubíes, pacúes y maguruyú, con carnada, una variante que algunos pescadores no desdeñan.

VESTIMENTA

Aunque en Corrientes suele hacer días calurosos, no se deben descuidar el abrigo y la ropa para lluvia.

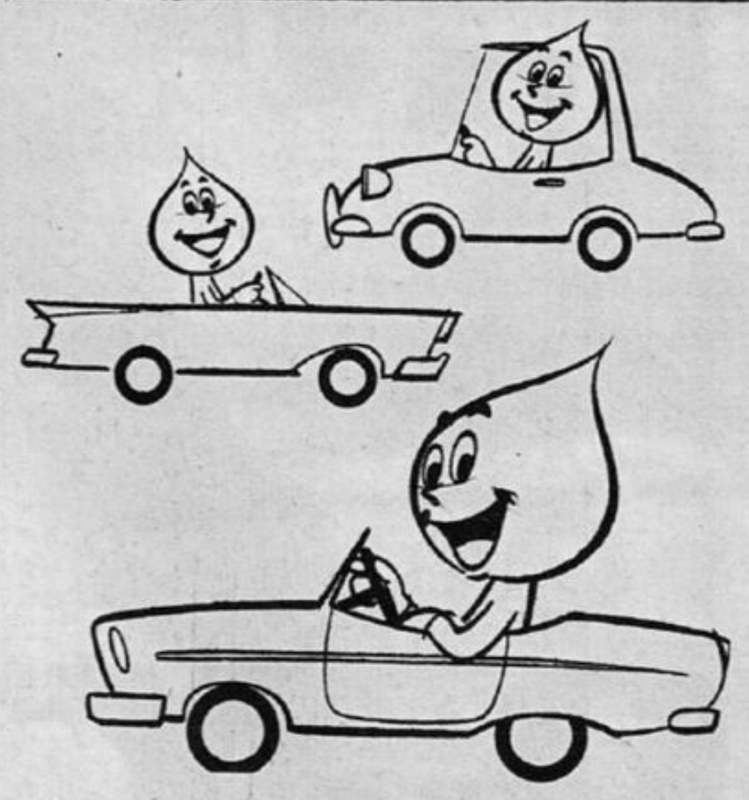
A veces, por las tardes, refresca, o el pescador es sorprendido lejos de su base por una de esas torrenciales lluvias de la región, y no es nada agradable, ni bueno para la salud, andar empapado. Debe procurarse, para evitar el impedimento, que los atavíos sean livianos. Un gabán o sacón de duvet, con cubierta impermeable, de nylon, son los preferidos por sù poco peso, su abrigo y por ser impermeables. Llenan, en realidad, todas las exigencias. Unas botitas de goma cortas, o mejor botines impermeables, a fin de preservar los pies de la humedad del bote o cuando hay que desembarcar en las costas, no vienen mal. En materia de atuendo, los pescadores liberan ágilmente la fantasía, y visten la más variada gama de camisas con coloridos que no se estilan, efectivamente, en la ciudad. Hay, por lo tanto, un equipo de pescador que lo caracteriza, lo protege, lo hace andar cómodo, y completa la **psiqué du rol.** Usted elija el suyo de acuerdo con su gusto, pero siempre para que llene la función de abrigarlo; en caso necesario, protegerlo de un chubasco y del sol, sin trabar sus movimientos.

Lo que no debe olvidar jamás es un buen repelente contra insectos. En Corrientes suele encontrarse el forastero con un pequeño jején llamado **mbarigui** que no zumba, no amaga, no molesta. Se asienta, sin que se lo perciba, sobre la cara y las manos y hasta se mete por dentro de los pantalones. Pica y se va. Al rato queda una redonda manchita roja que pica, pica, pica durante días y, en algunas personas produce hinchazón, al principio, hasta que se vacuna. Con un buen repelente, jugo de naranja agria —que allí abunda— o citronela, se mantienen a los mbariguí a raya y se puede regresar indemne.

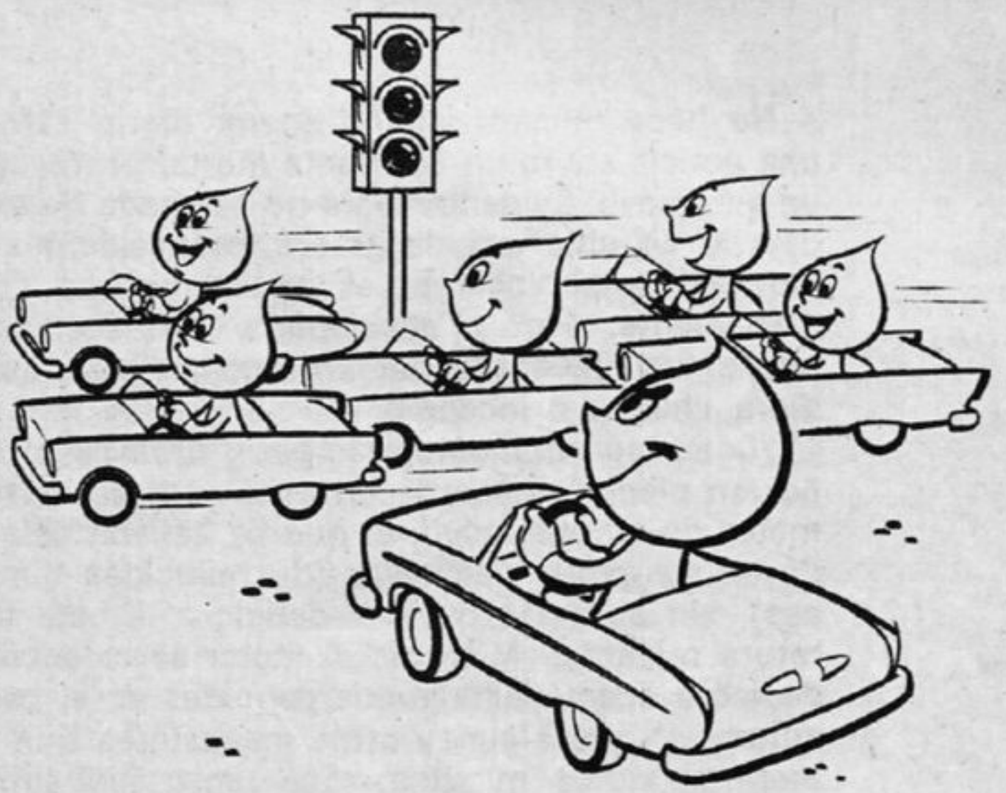
La Hostería de Paso de la Patria consta de once bungalows, de dos habitaciones cada uno, con cama doble, placard y un baño común. Todos están atendidos con un comedor y buffet ubicado a orillas del río. Allí se consiguen botes y guías, hay estación de servicio, surtidor y todo cuanto se necesita. *

https://argentoteca.blogspot.com

¿Qué tiene de EXTRA el
ESSO EXTRA
MOTOR OIL MULTIGRADO®?



Cualquiera sea el modelo de su coche, ESSO EXTRA MOTOR OIL, le asegura EXTRA-protección, mayor potencia, ahorro de batería y efectiva economía de combustible.



Además, hace valer su condición de Multigrado bajo cualquier condición de marcha. Tanto en el andar forzado de la ciudad. como en la rauda velocidad de la ruta.

Y tanto en invierno como en verano, se adapta a todas las temperaturas del motor. Pídalo en su ESSO SERVICENTRO, y verá cuánto tiene de EXTRA el ESSO EXTRA MOTOR OIL.

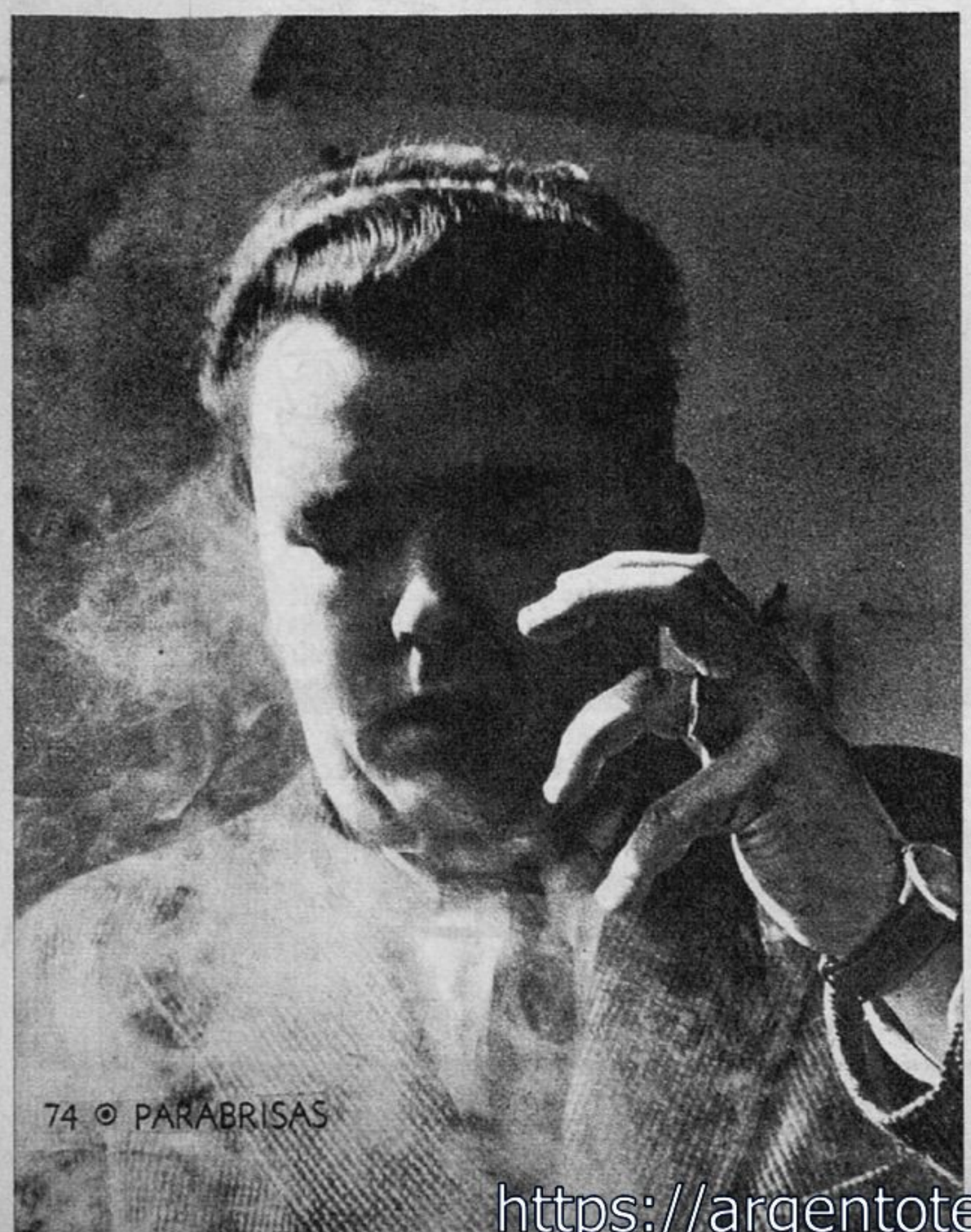
TODO ESTO DEMUESTRA QUE...

Esso es SERVICIO EXTRA!

Vea "El Reporter Esso" por Canal 11, todos los días, a las 23 hs.

https://argentoteca.blogspot.com

CO. Y OTROS



No hace mucho, leímos en un diario extranjero una noticia sobre un accidente mortal provocado por un automóvil. Evidentemente no hay nada de extraordinario en ello; por desgracia los accidentes automovilísticos provocan en el mundo muchas víctimas diariamente. Pero el accidente a que hacemos referencia fue provocado por un automóvil sin que mediara choque o incendio.

¿Cómo sucedió? Muy simple y dramático: un señor en plena temporada invernal puso en marcha el motor de su automóvil, el que se hallaba estacionado en su garaje particular (de reducidas dimensiones), sin abrir las puertas debido a la baja temperatura reinante. Mientras el motor se calentaba, se dedicó a acomodar algunos paquetes en el baúl del automóvil, y a algunos otros menesteres que le demoraron varios minutos. Ese lapso fue suficiente para que los gases de escape que constantemente se iban acumulando en el recinto, ocasionaran, primero el desvanecimiento, y luego la muerte por asfixia del infortunado automovilista.

Tal accidente, no por poco frecuente, debe ser ignorado o, más claramente, es necesario no echar en saco roto tan triste experiencia, tratando de analizar la situación para prevenir hechos análogos.

Los motores de automóviles, ya sean a explosión o diésel, juntamente con los residuos de la combustión completa de sus correspondientes carburantes (nitrógeno, anhídrido carbónico, oxígeno y vapor de agua) liberan substancias tóxicas como el monóxido de carbono, el peróxido de nitrógeno, ciertos alcoholes y también algunos derivados de los

https://argentoteca.blogspot.com

Los gases del automóvil pueden matar. Cuídese y cuide a los demás de este peligro

ASESINOS

productos que se suelen añadir al combustible para aumentar su poder antidetonante: tetraetilo y tetrametilo de plomo.

Estas sustancias son altamente venenosas y en ciertas ocasiones también se le unen sales de fósforo contenidas en aditivos del aceite que pasan a las cámaras de combustión.

Estas sustancias tóxicas ejercen su poder letal solamente cuando su concentración alcanza un valor apreciable, el que lógicamente dependerá del ambiente en el cual estén descargándose los gases de escape.

Para aclarar un poco más este concepto imaginemos el vehículo estacionado en un pequeño garage particular, con el motor funcionando.

El volumen del garage será de aproximadamente 40 m³., el que por otra parte está lleno de aire; es de imaginar que dado el pequeño volumen de aire (que suponemos encerrado herméticamente en el recinto) los gases de escape tardarán poco tiempo en saturar el ambiente, elevando la concentración de componentes tóxicos a términos letales en un lapso corto.

Proporcionalmente, si el recinto cerrado es de mayor volumen la concentración letal tardará más en llegar a su nivel, y en el límite, si el automotor se encuentra al aire libre, el recinto será toda la atmósfera.

No obstante, en este caso extremo se han verificado accidentes (casos de asfixia) muy raros pero ciertos: en nuestro país hace aproximadamente tres años un matrimonio viajaba en su automóvil en compañía de sus dos pequeños hijos, quienes iban ubicados en el asiento trasero; debido a la baja temperatura reinante los vidrios del auto estaban cerrados; inadvertidamente, y a causa del caño de escape roto en su porción trasera, los gases comenzaron a penetrar en el habitáculo (por la baja presión reinante en el mismo). El ambiente del habitáculo, por sus reducidas dimensiones, no tardó en saturarse originando la muerte de los dos pequeños.

La muerte por asfixia producida por el monóxido de carbono se produce debido a que esta sustancia se combina con la hemoglobina de los glóbulos rojos de la sangre, impidiendo la fijación del oxígeno y su posterior transporte para servir de comburente en la combustión orgánica vital. En consecuencia, al impedirse este proceso se produce la muerte.

El envenenamiento del organismo humano, producido por los gases de escape en los automotores existe, sin llegar a ser letal, en grado bastante alto en las calles estrechas de las ciudades con tránsitos muy densos. Especialmente esta situación se ve agravada en la temporada invernal por la contaminación agregada por los productos de la combustión emanados de las chimeneas de fábricas. De todas maneras, este problema candente en la actualidad es estudiado por organismos internacionales de salubridad para tratar de encontrar una solución o por lo menos un atenuante.

En nuestra ciudad particularmente congestionada en estos últimos años por el incremento del parque automotor, el problema de la contaminación tóxica originada por los gases de escape (principalmente

https://argentoteca.blogspot.com

CO. Y OTROS ASESINOS

de los vehículos con motores en malas condiciones) se ha constituido en una amenaza muy seria para la población. Desgraciadamente, aunque existe una ordenanza municipal que prohíbe la circulación de automotores que produzcan emanaciones tóxicas, la misma no se cumple. Aún más, el año pasado hubo un pequeño amago (operativo humo de escape) por parte de las autoridades de la Dirección Municipal de Tránsito, pero que como casi todas las buenas ideas quedaron en el capítulo I o mejor dicho sólo en el prólogo.

Todo esto nos lleva a algunas reflexiones importantes que siempre deberán ser tenidas en cuenta para evitar situaciones peligrosas y también para tratar de cooperar en el mantenimiento de una atmósfera ciudadana lo más salubre posible.

Primero: Nunca hagamos funcionar el motor del automóvil en un local cerrado, sobre todo si éste es de reducidas dimensiones. Si es absolutamente necesario hacer funcionar el motor (por ejemplo para una afinación o arreglo) abramos puertas y/o ventanas aún a riesgo de una pulmonía si hace mucho frío.

Segundo: Vigilemos el sistema de caños de escape y silenciador. Éstos se suelen deteriorar (picar o romper) muy frecuentemente con el uso pudiendo originar vías de acceso al interior del coche de los tóxicos gases combustionados. La diferencia de presión existente entre el habitáculo y el exterior (causada por la velocidad) origina la entrada eventual de los gases con sus consecuencias nefastas.

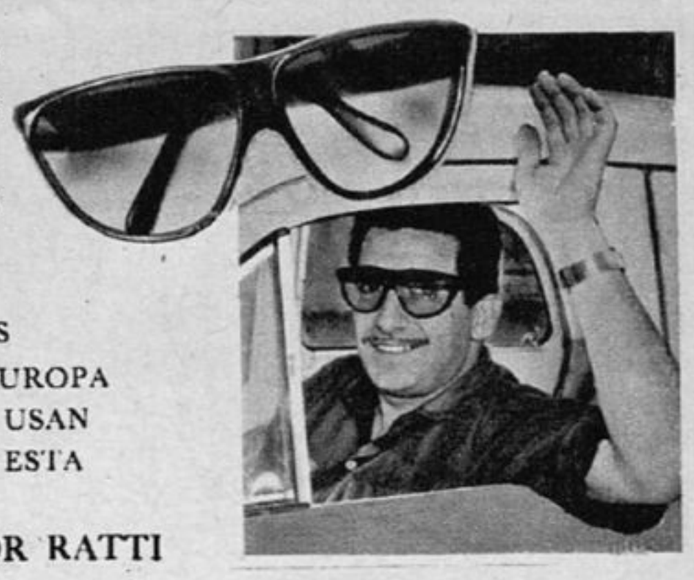
Tercero: Siempre hay que viajar con, por lo menos, una porción de ventanilla abierta, aún en invierno. De esta manera se evitarán posibles saturaciones de gases tóxicos que inadvertidamente pueden entrar al habitáculo. Más vale pasar frío que pasar por las pompas fúnebres. Y en último caso, si bien no se produjera asfixia total, la concentración nociva de los gases tóxicos puede originar desvanecimientos, que eventualmente pueden ocasionar otro tipo de accidentes.

Cuarto: En defensa de nuestro prójimo, y por extensión en defensa propia, vigilemos el correcto estado del motor de nuestro automóvil. Carburación correcta es igual a menos consumo y mejor combustión con menor producción de sustancias nocivas. Encendido a punto colabora con lo anterior. Consumo de aceite —mala cosa— hace gastar dinero y ayuda (si el aceite es quemado) a contaminar la atmósfera.

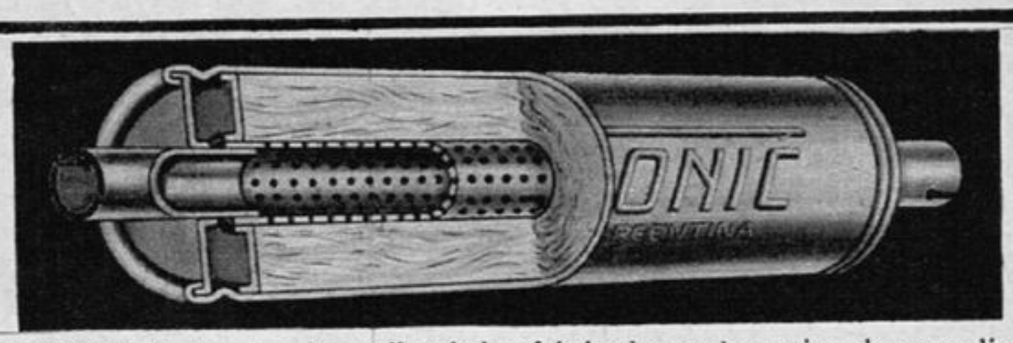
Quinto: En boca cerrada no entran moscas. *

Novedades

ADQUIERA LOS FAMOSOS
ANTEOJOS EUROPEOS
"PROTECTOR RATTI"
ANTIDESLUMBRANTES
CONTRA ENCANDILA
MIENTO Y NIEBLA
USADOS EN LAS FUERZAS
ARMADAS Y AVIACION DE EUROPA
PARA LAS PERSONAS QUE USAN
ANTEOJOS RECETADOS YA ESTA
EN VENTA EL
ADAPTADOR PROTECTOR RATTI

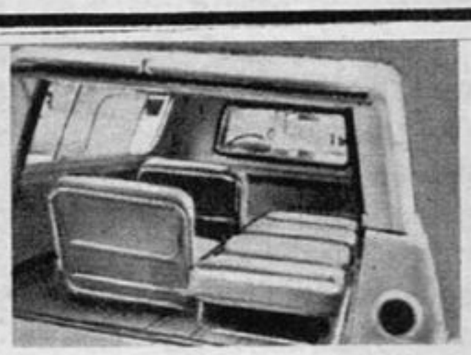


REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA AMERICA LATINA
CRISTOBAL J. BOLLATI
Carlos Pellegrini 465 - 5º p. Dto. 42, Bs. As. - Tel. 35-3694



NOSONIC (R) fue el primer silenciador fabricado en Argentina de paso directo y aislado con **lana de vidrio,** que absorbe los ruidos de alta frecuencia y evita el recalentamiento del motor por su expulsión libre de los gases. Su diseño exclusivo hace rendir más la nafta. Su uso es muy común en coches deportivos. Lo fabrica y vende: **Establecimiento Industrial SILENTOR S. R. L. - GALVEZ 2036 - Rosario**
La marca estampada en el tubo lo distingue de sus similares.

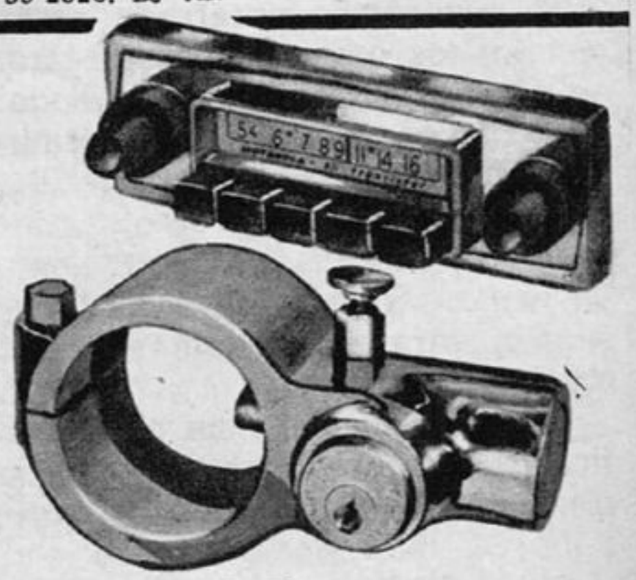
El hoy elevado costo de una batería de auto, induce a los usuarios a un esmerado cuidado de la misma. El **AGUA DESTILADA "65"**, la primera en el país presentada en **sachets inviolables con tapa,** es la garantía de mejor cuidado y duración máxima de su batería Producida y distribuida exclusivamente en toda la República por **MOVILEM S. R. L. Gurruchaga 390 - Tel. 55-3823 - Bs. As.**



SU PICK-UP FORD, Chevrolet, Dodge, Fargo, etc., totalmente FUNCIONAL con los novedosos ASIENTOS-CAMA (patentados). También la línea completa para ESTANCIERA, CITROEN, Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot. Son sus fabricantes **MAURICIO VITIS y Cía.**, Adolfo Dickman (ex San Blas) 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700), Tel. 59-2026. Bs As.

Lo imposible en **TRADE** - Autorradios de todas las marcas, **Autovox - Blaupunkt - Motorola - Philips - RCA - Transyca,** etc., muy por debajo del precio de lista, instaladas y con antena con llave: service de todas las marcas, además en nuestra sección Cerrajería del Automóvil le ofrecemos en oferta especial, **TRABEX Legítima** instalada en $ 1.900.-

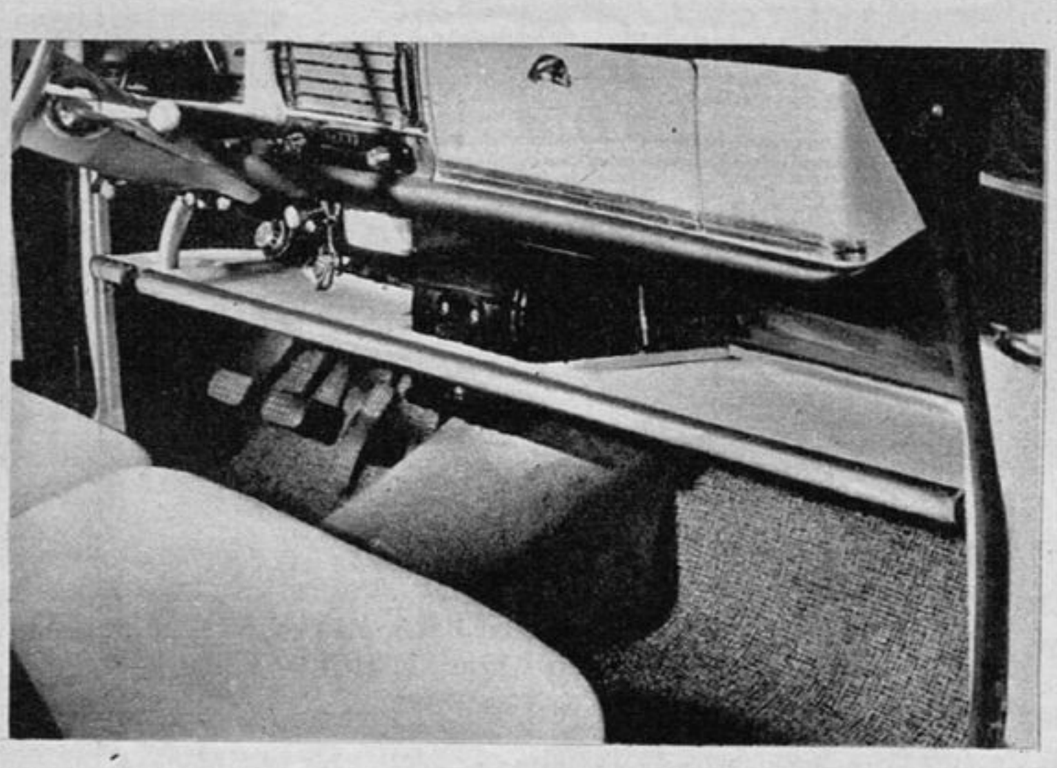
TRADE - Avenida Pueyrredón 2259 - Tel. 80-4469, Cap.



https://argentoteca.blogspot.com

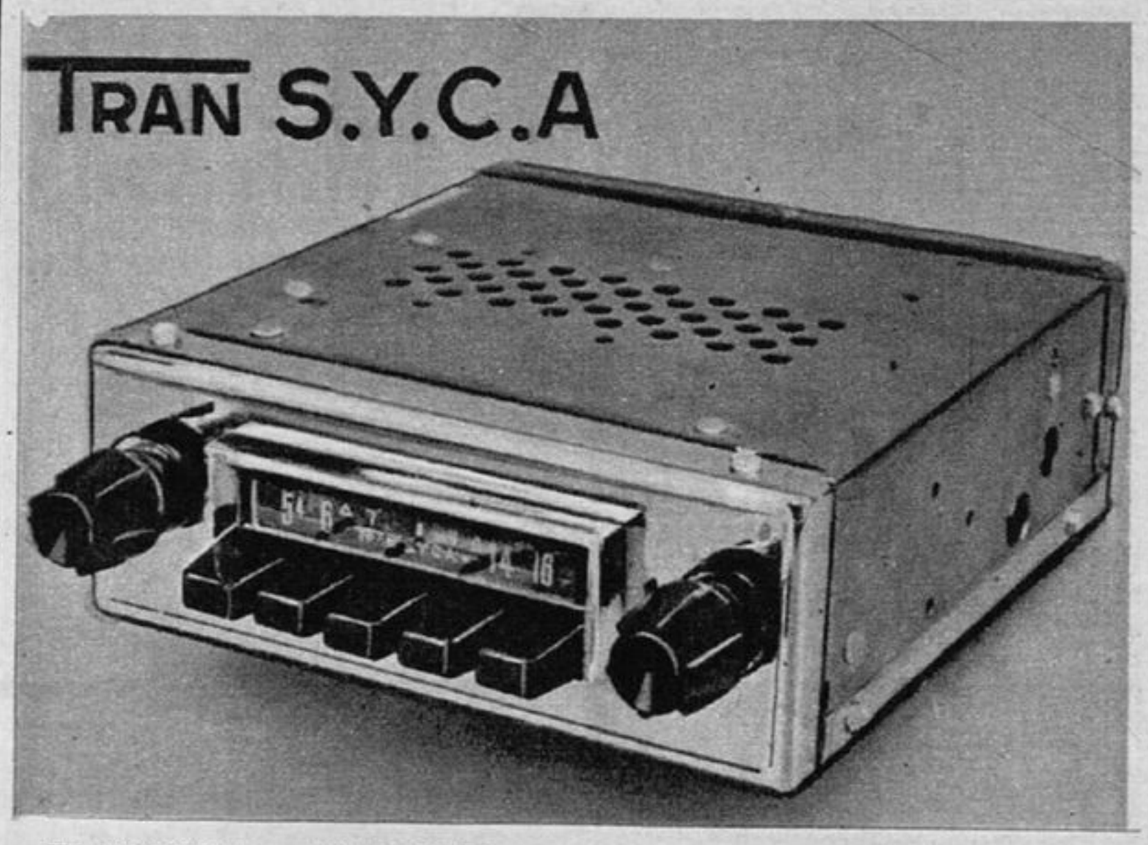
a través del parabrisas

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989



GIBEST S. R. L. presenta esta **SUPER BANDEJA** que le dará amplitud y comodidad a su automóvil **PEUGEOT 403-404.** Totalmente tapizadas con las telas plásticas originales Adquiéralas ahora en nuestro distribuidor exclusivo: **ANI-CAR Giribone 1199 esq. Av. Forest, Tel. 54-4575 y 55-2898 - Cap.**

TRAN S.Y.C.A



TRAN S.Y.C.A. su AUTO RADIO, íntegramente a transistores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por **FAMAR S.R.L.** Distribuyen **Fiore Panizza y Torra S. A.** Viamonte 1581 **Grinberg e Hijo,** Corrientes 1824.

TAPIZADOS AVENIDA presenta estas butacas individuales para furgón o furgoneta **CITROEN,** similares al tapizado de lujo para coche. En plástico lavable, azul, de gran calidad y duración. Primer y auténtico **SERVICE DE TAPICERIA** para su **CITROEN 2 CV** con personal especializado en reparación y reposición en tiempo record, lo que reduce los costos en casi un 50%. En sus tres locales: **Av. Mitre 90, Villa Martelli, 740 - 7446** (casa central) - **Berutti 2813, Capital, 82 - 0375** (sucursal) **Alvarado 2311, Mar del Plata, 4-8277** en el horario de 8 a 12 y de 14 a 18.30 hs. **Sábados abierto todo el día.**

AL-RO S. R. L. Presenta

la línea completa de faros y espejos para autos, camiones, tractores, motos y motonetas. Buscahuellas, comando externo e interno. Rompenieblas. antiencandilantes. Unidades opticas tipo Universal 6006 y 4002 - Citroen, Renault, Peugeot, Fiat, etc.

ESPEJO RETROVISOR mod. 220 - aerodinámico

FARO BANQUINERO mod. 526 con reflector de gran potencia y base regulable

Fab. y ventas: **Pje. Luis Braille 5620 - 64-6006, Cap.** Ventas por mayor y menor: **Alronce S.R.L., Jujuy 332 93-8246 Capital.**

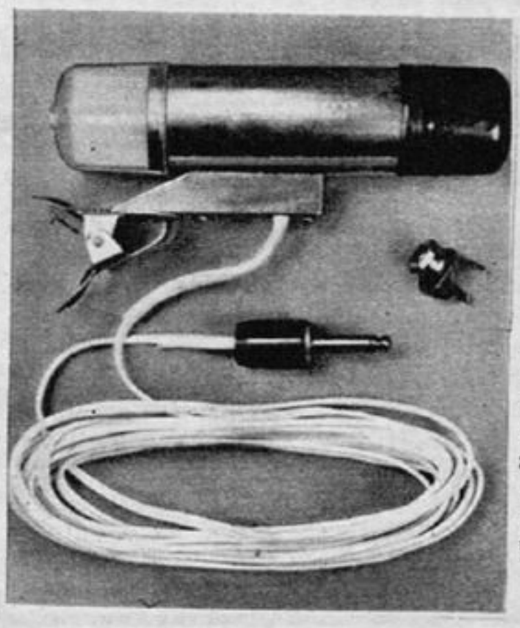
EXIJA LA MARCA GRABADA EN NUESTROS ARTICULOS, EN TODAS LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

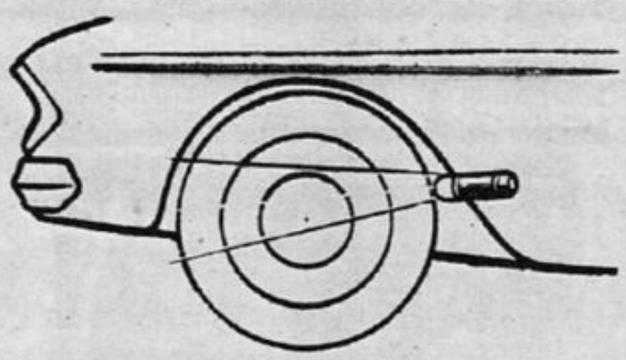
ARNI FILTER
solución integral para la vida de su motor ISARD.

Cualidades del nuevo filtro:
ARNI FILTER

½ litro más de cap. en el cárter
Mayor capacidad de filtrado
Mejor refrigeración y por ende, menor desgaste.

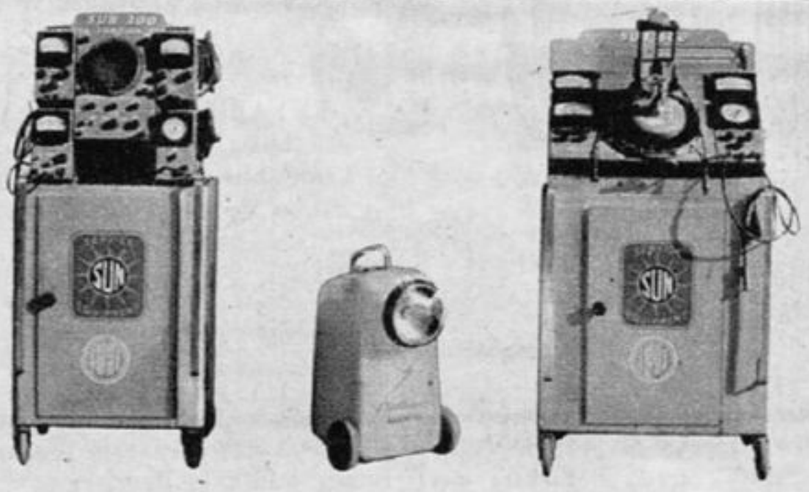
Distribuidor exclusivo en todo el país
MOTO A.R.N.I. S.R.L.,
Rivadavia 10569, tel. 64-7465
Línea completa de repuestos y accesorios
ISARD y DE CARLO
Fabricantes y Distribuidores.





LUXRUEDA ASCANI - La LINTERNA para auto, italiana, fabricada y patentada en Argentina, acciona con la batería del coche, ahorrando de tal modo el gasto de pila. Provista de un broche para sujetarla en cualquier parte del auto, permitiendo así el trabajo con ambas manos.

Informes: LUXRUEDA ASCANI Pinto 3229 - 70-4945 - Cap.



Taller DIAZ VELEZ S. A.

para talleristas y flotilleros:
Alineador de direcciones "BEAN"
Balanceador de ruedas "ALEMITE"
Laboratorio completo del automóvil "SUN"
DIAZ VELEZ S. A. Concesionarios SIAM Automotores
Díaz Vélez 5502-20 - Tel. 89-8145 y 87-6061

PARABRISAS © 77

https://argentoteca.blogspot.com

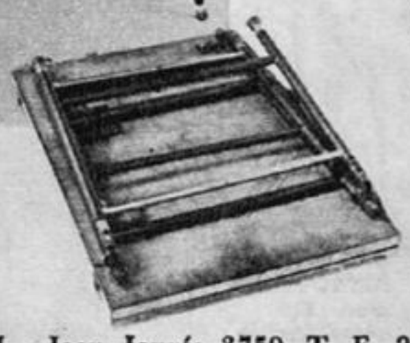
Realización EDDIE publicitaria

NOVEDADES

AUTEC S. R. L. presenta su Heladera Automática para automotores y lanchas **"CONGELAIRE"**. Funciona con el motor y en pocos minutos baja la temp. a 3 6 4 grados. No consume electricidad, fabricada bajo licencia norteamericana. Garantía escrita por 5 años, sólida, perfecta aislación, colocación sencilla por su mecánico o en nuestros talleres, puerta con cerradura. Med. exteriores: alto 19,5 c., ancho 39 c., prof. 28,5 c. Med. interiores: 12 - 33,5 y 21,5 c.

AUTEC S. R. L.
AYACUCHO 989
Tel. 41-0094

Frente de radiador **"FORD FALCON 1964"** especialmente modificado con dos faros Marchal de largo alcance instalados con su llave de circuito independiente. **SERRA LIMA S. A. Concesionaria FORD Dto. de servicio Mansilla 3191 - T. E. 83-2134 y 83-5864 - Bs. As.**



MESA PLEGABLE

REPOSERA PLEGABLE.

FA-MET S. R. L., Jean Jaurés 3759 T. E. 208-7772 (Valentín Alsina - Lanús) Prov. de Bs. As., presenta su marca "MULTI-FORM" para: Reposeras, cunas, mesas, baños de sudación, piletas de natación, sillas de comer para bebés, en su **sistema exclusivo de forma PLEGABLE** y garantizados por 3 años.
Estos artículos, canjeables entre si, nuevos o usados, resultan ideales para ubicar en coches, dptos., casas de fin de semana, etc. por ser PLEGADIZOS.

MESA PLEGABLE tipo libro-ratona Med. cerrada 50 x 70 x 20 c. abierta 1 m. x 70 c. Sistema de patas telescópico a 2 alturas 40 y 75 c. 3 años de garantía. Forrada en hermosos plásticos garantizados contra fuego.

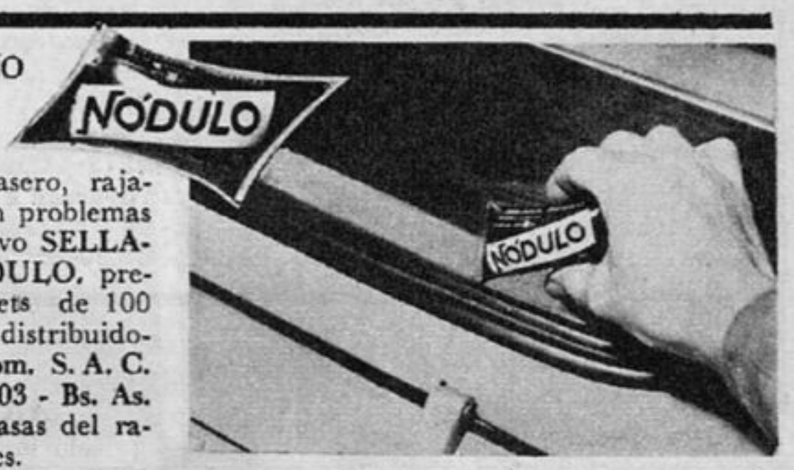
REPOSERA: de 2 m x 0,60 x 0,15 - PLEGABLE. Se convierte en cama, sot-hon, silla, banqueta; en hermosas telas plásticas, c/bolsillos, muy liviana y transportable.

NUEVOS!
Ahora
LAVABLES

PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero los nuevos **MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS** en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad **NORCA S.R.L.** de Rincón 244 Bs. As. - Tel. 47-4908

en Uruguay ABECE - T.E. 71017
Zonas disponibles en:
Tucumán - Corrientes - La Pampa.

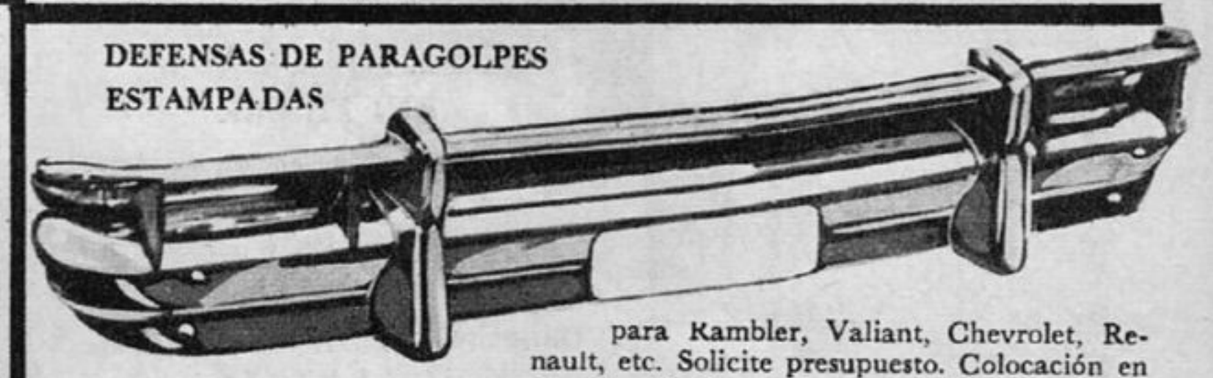
SELLADOR SINTETICO NODULO



PARABRISAS, vidrio trasero, rajaduras y burletes, ahora sin problemas de filtraciones con el nuevo **SELLADOR SINTETICO NODULO**, presentado en prácticos sachets de 100 grs. Son sus fabricantes y distribuidores **NODULO Ind. y Com. S. A. C. Allende 2041 - Tel. 69-1303 - Bs. As.** En venta en las buenas casas del ramo. Hay zonas disponibles.

FUNDAS MAGICAS - Gran variedad de fundas para el interior y el exterior de toda clase de automotores, motos, aviones, etc., con garantía por UN AÑO. Descuentos especiales para agencias. **SOLIS 787 , Cap. T. E. 38-8107 y 37-0137.** - Envíos al interior y exterior.

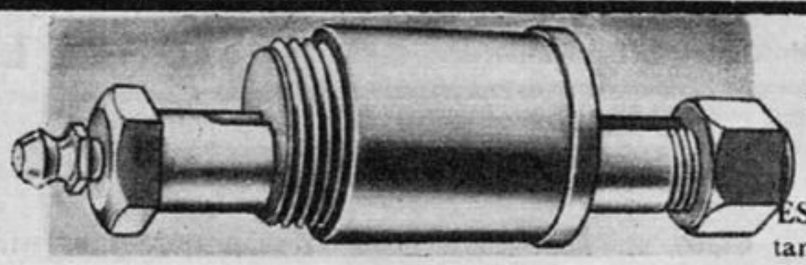
DEFENSAS DE PARAGOLPES ESTAMPADAS



para Kambler, Valiant, Chevrolet, Renault, etc. Solicite presupuesto. Colocación en el acto. Envíos al interior. **FABRICANTES: FAC. Soc. en Com. por Acc., Alsina 2799 esq. Jujuy, Tel. 97 8232, Bs. As.**

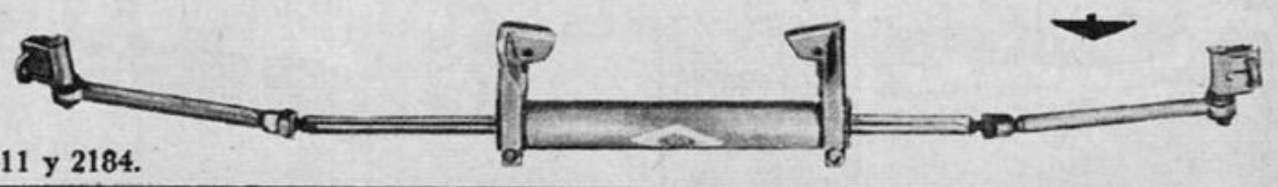
AUTOLANDIA S. R. L. **Presenta:**

SUSPENSION INDEPENDIENTE para jeep, estanciera y rastrojero, **DOT-DAL** la cual mejora sustancialmente la suspensión de estos vehículos.



Corrector de comba y avance COM-AVAN
La solución al problema de dirección del
RENAULT, PEUGEOT, FIAT 1500 y DI TELLA

ESTABILIZADOR de DIRECCION para jeep, Estanciera, Rambler, Renault, Borgward, VW, Di Tella, ómnibus y camiones Mercedes Benz. Unico con doble tubo de protección. **Fácil colocación. Garantizados.**



Distribuidores **AUTOLANDIA S. R. L., Av. Maipú 2170-74, Olivos. 791-4511 y 2184.**

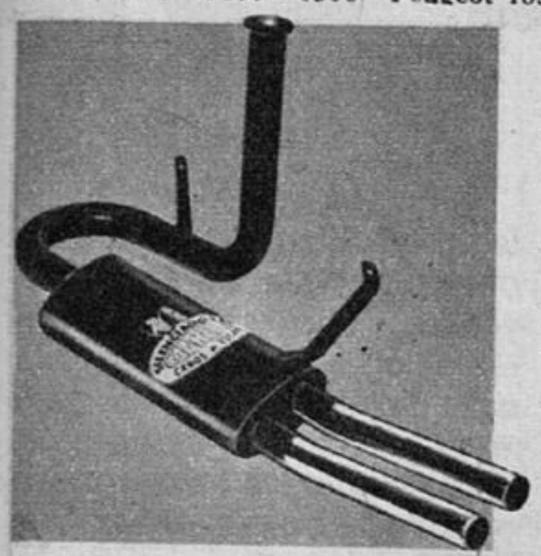
DETROIT MOTORS, Av. de los Incas 5115 Cap **ACLARA:** En las revistas PARABRISAS Nº 44, de Julio y 45, de Agosto, en esta sección, mencionamos por error, que la Nueva cruceta "MANCHON" para ISARD y DE CARLO, sirve para "4000 Km." debiendo decir: para **"4000 Kilogramos de resistencia a la tracción"**

https://argentoteca.blogspot.com

a través del parabrisas

Viamonte 353 - 32-1424 y 32-7989

ESCAPES "TRONADOR MARLIT" Renault Dauphine y Gordini
Fiat 750 - 1100 - 1500 - Peugeot 403 - 404 - De Carlo y Auto Unión DKW



SILENCIADORES MARLIT
innovando en la industria automotor y tras 34 años de constantes esfuerzos en la fabricación de silenciadores y caños de escape, presenta sus equipos especiales "TRONADOR MARLIT" únicos en su tipo, adaptados a las disposiciones municipales vigentes. Estos equipos cuyo rendimiento esta ampliamente garantizado asegura un 10% de aumento de velocidad, economiza el 12% de combustible
Adquiéralos en PALIQUE 436 - 54-0303,
o en los puestos del Muñeco MARLIT
En Palermo: Cerviño 3767 tel. 72-9515
Cap. en Barracas: Herrera 582 - 21-4075.

SUPRABOND: Adhesivo elástico para cuero, goma, telas y metales.
SUPRALOCK: sellajunta sintético para motores, naftas, aceites y agua.
MORDAL: adhesivo para la escuela, oficina, peleteros, aeromodelistas, joyeros, etc.
ERPOX: soldadura epoxi ideal para soldar objetos rígidos.

Distribuidores exclusivos:
ARTEFA SRL.
Entre Ríos 1029
Capital.
Tel.: 23 - 2466
y 26-2203

REPRESENTANTES EN EL INTERIOR: Bauzas, Explanada 643 ROSARIO - Colli, 9 de Julio 3059 MAR DEL PLATA - Navarro, Buenos Aires 183 PARANA - Quero, Lima 2185 CORDOBA - Quintana, Olascoaga 1438 MENDOZA - A. Guinea, Pueyrredón 544 RESISTENCIA - Fuch, Muñecas 260 TUCUMAN - Reta, Azara 677 MISIONES - Parejas, Pringles 754 SAN LUIS.

PER-CHI-NOX para todas las marcas de autos. Novedoso perchero construído totalmente en acero inoxidable calidad 440. Le será de mucha utildad para todo momento, complementando la elegancia de su auto. Adquiéralo en agencias oficiales casas de accesorios, estaciones de servicio y en las buenas cigarrerías del país. Fabricante **GIBEST S. R. L. Echeverría 555 - Florida F. C.G.M. tel. 740 - 5443.** Se envían pedidos al interior contra reembolso. Se presentan en displays de 18 unidades.

Guido Versele presenta esta novedosa CUNITA de VIAJE PLEGABLE, para su bebé. Transformable en columpio, marca GUAU, conteccionada en 5 colores.
LIVIANA, COMODA, RESISTENTE, GARANTIDA. Ideal para viajes y camping. Pídala en su comercio preferido o en **José Ingenieros 2592, Olivos, tel. 797-2326.** Pte. de invención Nº 117050, y... felices viajes con ¡GUAU!

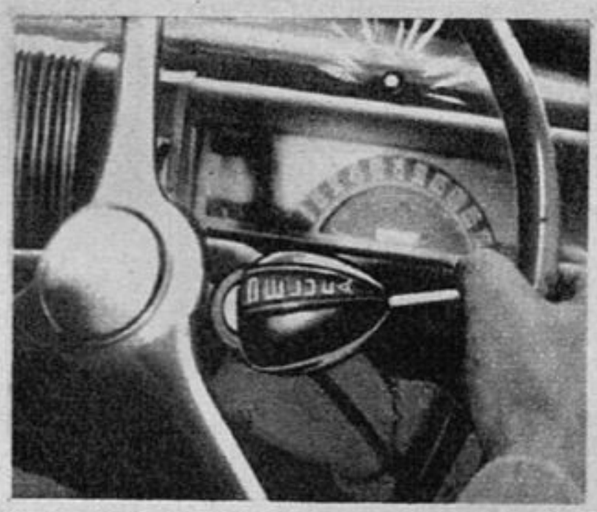
S.A.M.P.E.R. S.R.L., con domicilio en Republiquetas 3753 y t.e. 70 - 9318 y 701 - 6063, agrega a su clásica línea de artículos mecánizados para gomerías. la **BALANCEADORA DINAMICA Y ESTATICA "COBI"**, imprescindible en gomerías, concesionarias, estac. de servicios, talleres mecánicos, etc. Balancea individualmente todo tipo de ruedas, en forma económica y exacta y su manejo es muy sencillo. Sr. comerciante. solicite folletos y condiciones de venta a: **S.A.M.P.E.R. S.R.L.,**
Sres. Usuarios, ya pueden balancear sus ruedas con esta máquina en:

CAPITAL FEDERAL
Invernatti y Fanelli - Av del Libertador 6898
Salvador Savransky - Canning 1676
Finochiaro Hnos. - Luis M. Campos 1075
Enrique F. Pillado - Las Heras 2845
Ber-Jorodenco - Av. San Martín 6554

GRAN BUENOS AIRES
Pérez y Cravero - 18 de Dic. y Moreno - San Martín
Héctor Cruce - Calle 55 Nº 790 - La Plata
Utrera Hnos. - Artigas 1598 - Chilavert
El 13 - M. T. de Alvear 430 - José Ingenieros

PROVINCIA DE BUENOS AIRES
A. Zampaglione - Alberti 2151 - Mar del Plata
R Rosas y Cía. - Conc. Ford - Ruta 188 - Conesa
CIBACO Aut. Conc. Ika - Rivadavia s/n. - Saladillo

CORDOBA
Chiodi S.R.L. - Concesionaria Fiat Thea



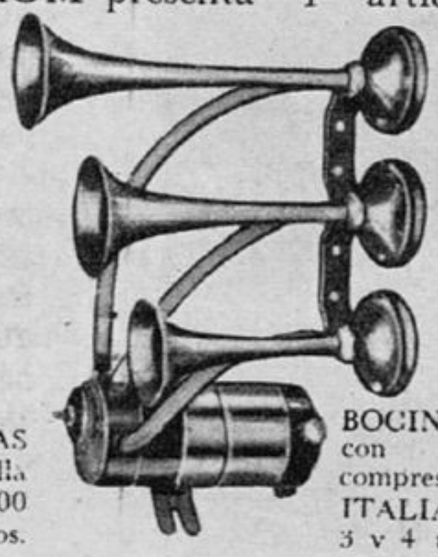
SEÑALADOR DE VIRAR "AUTOMATIC DE LUCA"

Modernice su automotor y cumpla con la reglamentación municipal; coloque en su automóvil este moderno elemento de seguridad. Sus ventajas: vuelve sólo al enderezar, no necesita agregado de farolito, de fácil colocación, resistente al uso, amplia garantía. Adaptable a todos los modelos de automotores. Precios especiales a talleristas. Fabricante: Casa DE LUCA, Río Bamba 617, tel. 41-3667 - Bs. As. Hay zonas disponibles.

Presentamos la **HELATODO portátil RAYMOND de LUXE - NUEVA** en concepto, de perfecta refrigeración, para el hogar, auto, camping. Ahora su interior es de plástico (poliestireno alto impacto) lo cual la hace más aislante, liviana, higiénica y **no se oxida.** Su capa aislante es de lana de vidrio y su exterior es metálico de chapa acerada y pintada en varios tonos Medidas: ancho 285 mm. alto 400 mm. - largo 480 mm. y su peso no llega a 4,500 Kgs. Puede solicitarla en est. de servicio, casas de accesorios, etc. Fabrica y distribuye **Establecimiento Industrial TOROCO S. C. A., Cucha Cucha 2341 - T. E. 59-1393.**

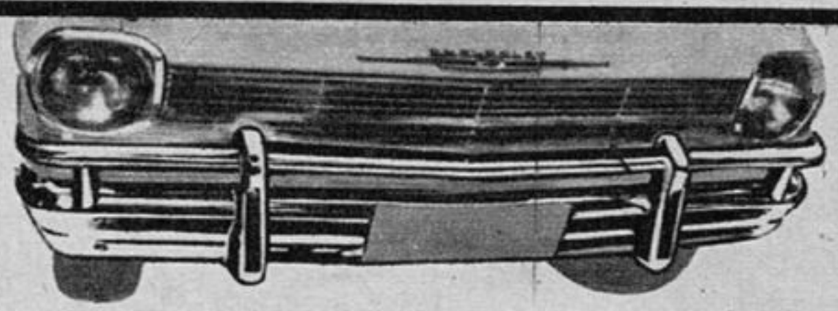
AL-CROM presenta 4 artículos de categoría

FUNDAS SUPER ANATOMICAS para Fiat 750-1100-1500, Di Tella Falcon - Rambler - Chevrolet 400 Valiant - Peugeot 403-404 y otros.



BOCINAS con compresor, ITALIANAS 3 y 4 tonos.

FAROS DE POTENCIA ALEMANES extra chatos



DEFENSAS ESPECIALES para todo tipo de automotor

Accesorios importados y nacionales para todo tipo de automotor. Cinturones de seguridad importados tipo aviación y nacionales, buscahuellas, faroles "Helphos", "Hella", "Marchal", autorradios italianas, japonesas y nacionales. AL-CROM en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno: Jujuy 292 298 y 299 Cap Tel. 97-1221 y 4205. Estos artículos podrán adquirirse en las boutiques del automóvil de Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursales en Rosario Mendoza, Mar del Plata y Bahía Blanca.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOS EXTRANJEROS

ROLLS-ROYCE

los autos con caballos suficientes

Un modelo de convertible Bentley.

Un Bentley en versión semideportiva.

En materia de Rolls-Royce, lo más difícil del mundo es desglosar la verdad y la leyenda. No es cierto, por ejemplo, que la "Dama Alada" del capot sea de plata sellada, sino que es de bronce cromado. No es cierto que para cualquier reparación mandan un mecánico de Inglaterra por avión; pero sí es cierto que los compradores ingleses gozan de un **service** gratis durante tres años. Sí es cierto que la fábrica nunca declaró la potencia de sus motores y que a un comprador norteamericano que preguntó por cablegrama: "¿Cuántos caballos tiene mi motor?", le contestaron: "Los suficientes".

Tampoco es cierto que los coches se hagan a mano. Hoy en día las máquinas lo hacen mucho mejor; donde interviene el artesanado es en la terminación. Por ejemplo, los tableros son de madera cuidadosamente seleccionada. Al dorso de cada chapa de madera se halla estampado un número. En caso de accidente, un tablero dañado puede repararse, citando el número aludido, con un trozo de madera del mismo corte. ¿Y las manos de pintura? Cuando un Rolls-Royce o un Bentley salen de la fábrica, su reluciente carrocería puede estar revestida de hasta veinte manos, entre impresión, *primer*, y la pintura final.

Por otra parte, a cada coche le hacen un Road Test en miniatura durante cuyo transcurso un inspector analiza con sañuda minuciosidad, buscando la eliminación de cada fallita, por pequeña que sea. Ud. no gasta 4 millones de pesos en un auto para que después no funcione el encendedor, ¿verdad?

Hablemos, sin embargo, de la especificación mecánica, porque después de todo, un Rolls es como cualquier otro auto, es decir que debajo del capot hay una cantidad de fierros todos sucios. Salvo que el chofer se ocupe de mantenerlos limpios.

Debajo del capot de un

https://argentoteca.blogspot.com

Y BENTLEY:

Rolls o Bentley contemporáneos hallaremos un motor V8, íntegramente fundido en aluminio; los cilindros están a 90 grados y las válvulas están alojadas en la culata. Los botadores son hidráulicos, no necesitando ajuste. Las camisas de cilindro son húmedas y sus dimensiones operativas son 104,14 x 91,44 mm., 6.230 c.c. La potencia erogada es, por supuesto, un secreto de Estado o poco menos. Dicen que los únicos que lo saben son la Reina, el Primer Ministro y el presidente del directorio de Rolls Royce, Ltd. Pero la relación de compresión ha trascendido y es de 9:1, con opción de 8:1 para países donde no haya nafta 100.

La carburación es via dos S.U. con cebador automático. También el bombeo de nafta es por cortesía de S.U.; siguiendo la antigua tradición rollsiana, el coche no tiene una bomba, sino dos.

Hoy, en estos decadentes tiempos en que los caballeros los prefieren automáticos, el Rolls tiene transmisión hidroautomática, en la cual se emplean elementos Hydra-Matic, pero con modificaciones introducidas por la Rolls a efectos de permitir que el conductor pueda elegir con bastante libertad, si así lo desea, o por el contrario, dejar que la transmisión escoja la velocidad que quiera. Todo depende de si el conductor quiere trabajar.

Con la misma base mecánica hay tres modelos básicos: el Rolls-Royce Silver Cloud III es el Rolls "standard"; el Phantom V es el Rolls "de lujo" con mayor distancia entre ejes y carrocerías de aún mayor suntuosidad que las que corresponden al Silver Cloud. Finalmente, el Bentley es el modelo deportivo, y ligeramente más barato, de la fábrica. La parte mecánica es igual, pero el Bentley es algo más liviano y, por lo tanto, su performance es un poco superior a la del Rolls. Pero no espere encontrar en un Bentley el volante envuelto en tiras de género y el árbol cardánico al aire, porque no es precisamente **ese** tipo de coche deportivo.

Cuando un auto cuesta tres millones de pesos, el fabricante no tiene que recurrir a expedientes tales como accionar el limpiaparabrisas con la tripa del velocímetro. El Rolls y el Bentley, por ejemplo, tienen doble circuito de frenos con accionamiento a servo; el servo es un medio embrague que gira solidariamente con un eje que sale de la caja de velocidades. Cuando el conductor frena, ese medio embrague se junta con otro que trasmite un efecto de torsión al mecanismo de frenos. Los frenos delanteros son accionados hidráulicamente al 100 por ciento, en cambio los traseros son "simultaneously operated both hydraulically (70 %) and mechanically (30 per cent)" ... Los frenos NO son de disco, lo que de por sí constituye una novedad hoy día.

La suspensión delantera es independiente; espirales, dos horquillas, y además una barra antirrolido. Atrás tiene Hotchkiss-drive, y la dureza de los amortiguadores puede regularse con un control ubicado en el centro del volante.

Como equipo de norma trae calefacción y aire fresco; a opción puede pedirse aire acondicionado, y la fábrica lo da como opción no por el costo, sino porque piensa que no todos los compradores estarán dispuestos a aceptar la pérdida de potencia que significa el uso del compresor apropiado.

Un compresor para aire acondicionado puede consumir 10 ó más caballos; claro, como no sabemos cuántos caballos tiene un Rolls, si establecemos la cifra en x, entonces hallaremos que la potencia remanente de un Rolls-Royce con compresor de aire es igual a x — 10.

¿Vieron qué fácil que es estimar la potencia de un Rolls con compresor de aire y sin él? *

Sedan cuatro puertas con línea más lanzada.

Este Rolls tiene el chasis largo Phantom V.

Otra versión convertible de Bentley S. 2.

https://argentoteca.blogspot.com

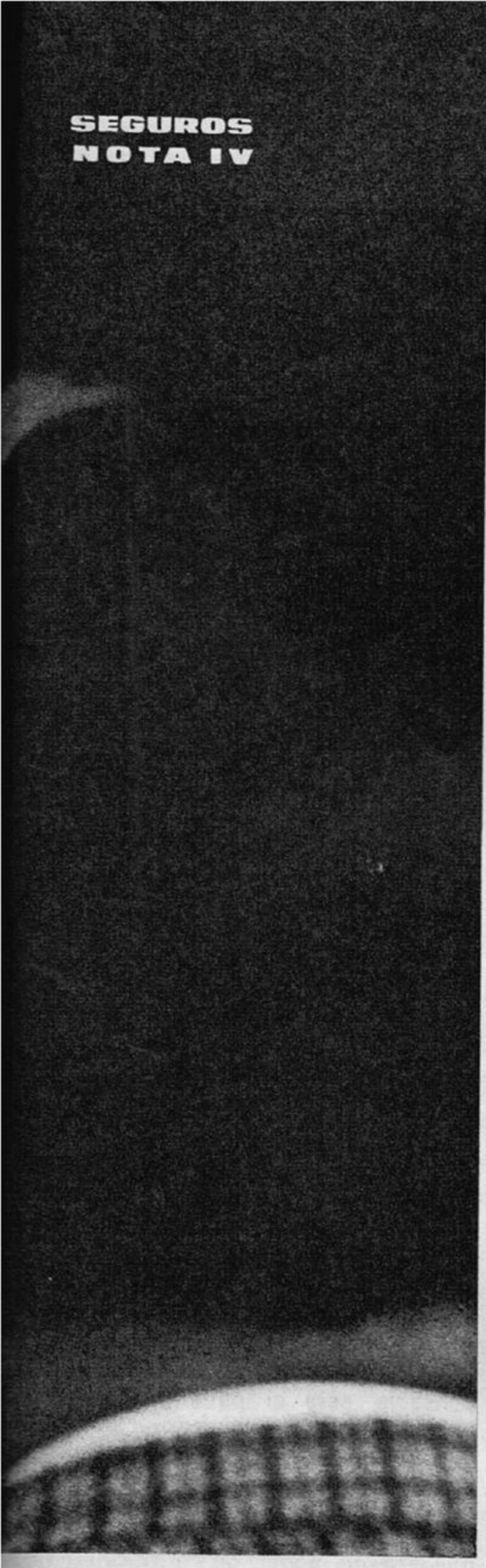
SERA OBLIGATORIO

Un proyecto sobre seguros, camina. Sus beneficios y las obligaciones nuevas.
La incógnita de las motos

De la Casa de las Ordenanzas a la Casa de las Leyes..., el camino no es muy largo y puede recorrerse a pie en cualquier mañana soleada. Y el trayecto por la hispánica avenida de Mayo puede utilizarse para meditar sobre los enredos y los riesgos del tránsito porteño, porque francamente quien se arriesgue —en contradicción con las normas establecidas— a cruzar la Nueve de Julio por la rotonda y salga ileso de la aventura, merece ser inscripto nuevamente en el Registro Civil.

¿Y si no se llega al otro lado?... ¿Quién paga? Porque puede ocurrir que el conductor culpable que arrolla a un transeúnte esté asegurado, y en ese caso la víctima o sus deudos cobrarán en tiempo debido. O que no esté asegurado, pero sea una

https://argentoteca.blogspot.com



persona con la solvencia suficiente como para hacer frente a las indemnizaciones que fijen los jueces. Pero, ¿y si no está asegurado y tampoco es solvente? Esta pregunta se la han planteado, tan dramática como tardíamente, muchos que padecieron doblemente un accidente de tránsito por culpa ajena.

Se la planteó también el concejal Juan Miguel Martínez de Hoz. Y meditando sobre el problema, descubrió que era como parar un huevo sobre una mesa. Muchos "Colones" lo habían solucionado antes que él.

Pero aquí no se trata de patentar una solución, sino de **aplicar** una solución. Y la que se trata de aplicar es la más sencilla de todas: **hacer obligatorio el seguro de responsabilidad civil contra terceros.** ¿La forma de ejecutar esa obligatoriedad? Simplemente, **la necesidad de exhibir el comprobante de haber asegurado el automotor en el momento en que se patenta el vehículo.** Es decir, casi exactamente el mismo sistema adoptado en casi todos los países europeos y muchos otros del resto del mundo.

¿Cuál fue el camino de la idea? Se redactó un proyecto según el cual el seguro se convertiría en obligatorio para todos los vehículos patentados en Buenos Aires. Dicho proyecto fue girado a la Comisión de Hacienda, Presupuesto y Cuentas, la que lo consideró tan interesante que —según un despacho firmado por integrantes de casi todos los bloques que forman el Concejo Deliberante— en lugar de sancionarlo mediante la correspondiente ordenanza se resolvió cursar al Intendente Municipal a efecto de que éste le diera traslado al Poder Ejecutivo Nacional que, a su vez debía elevarlo a la Cámara de Diputados de la Nación. ¿Burocracia? No, se trata simplemente del trámite constitucional que debe tener cualquier idea nacida en el Concejo Deliberante. Pero, ¿qué fue en definitiva lo que llegó al seno del Parlamento? Pues una comunicación del Ejecutivo en la que se gestiona la sanción de una ley instaurando la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil en **todo el territorio del país.** Además de las consideraciones legales que tuvieron en cuenta, seguramente los concejales pensaron en que añadir otra carga más —entre las muchas que ya soportan— sobre los cansados hombros de quienes patentan en la Capital Federal (porque no tienen más remedio), hubiera constituido un estímulo para desviar el trámite **hacia otras direcciones geográficas menos sobrecargadas de gravámenes.**

La comunicación fue, efectivamente, al Presidente de la Nación. Dada la **velocidad quelónica** con que suelen circular, los plazos cumplidos fueron sorprendentemente breves. Más asombroso todavía es que, solamente un mes después, el 23 de abril, el ministro del interior, en un mensaje que también lleva la firma del presidente Illia, traslade la iniciativa al Congreso.

La idea de implantar el seguro obligatorio había atravesado, incólume, los peligros de la avenida de Mayo.

LA MARGARITA DEL DIARIO DE SESIONES

¿Cuáles son las perspectivas de la iniciativa en el Congreso de la Nación? Dividamos el enfoque en tres aspectos:

1° — **Perspectivas legales propiamente dichas:** que un proyecto de esta naturaleza es viable lo demuestra su puesta en marcha sin inconvenientes en muchos países. Se podrá estar más o menos de acuerdo con el articulado que legisle su instrumentación, pero las bases han sido dadas. Desde este punto de vista, entonces, nada se opone al proyecto.

2° — **Perspectivas burocráticas:** aunque el Congreso Nacional no es una de las instituciones más rápidas del país, tampoco es de las mas lentas. Supera notoriamente, en cuanto a velocidad, por ejemplo, a las cajas de jubilaciones. Es muy probable, por lo tanto, **que se conozca el destino del proyecto antes que el automóvil sea considerado un vehículo obsoleto por la divulgación de las aceras rodantes y los cinturones voladores.** Las perspectivas de que sea tratado durante las sesiones ordinarias del presente año —concluyen a las 24 horas del próximo 30 de setiembre— son discretas, pero casi de ninguna manera ocurrirá antes de la última semana.

3° — **Perspectivas políticas:** el Congreso es un órgano legislativo que debe procurar, a través de las leyes que sancione, el BIEN COMUN. De acuerdo. Pero además de lo que dicen los manuales de instrucción cívica, cabe rendirse ante el hecho inevitable de que el Congreso está constituido por **políticos** que deben sopesar forzosamente las consecuencias **políticas** de los proyectos que presenten o aprueben. Más aún con la actual constitución de la Cámara, polifacética hasta un punto desconocido en toda la historia por obra y gracia de la representación proporcional. Preguntémonos, entonces:

¿cuál es el rostro político del proyecto de seguro obligatorio?

Dividamos sus efectos en la ciudadanía en tres categorías:

INDIFERENCIA entre los no propietarios de automóvil y entre aquellos propietarios que ya estén asegurados.

TRISTEZA entre los dueños de automotores todavía **no asegurados**, que deberán abonar considerablemente más por un riesgo incierto (resulta excesivo pretender que piensen en la contrapartida).

ALEGRIA entre las Compañías y Cooperativas de Seguros, pues aunque sus ganancias porcentuales permanecerán iguales, aumentará su monto. No incluimos entre los alegres a las futuras víctimas de accidentes, no sólo para no incurrir en humor negro sino también porque nadie sabe si algún día figurará en la nómina de esas víctimas.

Es indudable que la gran mayoría del país está entre los indiferentes. Y por esa razón, aunque el número de los tristes supere al de los alegres, el proyecto, es muy probable que salga aprobado. Además, en este caso obra otra circunstancia coadyuvante. Generalmente, en los orga-

https://argentoteca.blogspot.com

nismos pluripartidarios, cuando se trata de proyectos no demasiado trascendentales, se obra según la regla "io ti do una cosa a te, tu mi dai una cosa a me". En este caso no existe ese riesgo, porque se trata de una criatura con varios padres. El proyecto es obra de un **conservador**, pasó a través de un Concejo Deliberante **pluripartidario**, fue auspiciado por el Ejecutivo **radical** y está en manos de la Comisión de Legislación General del Congreso cuya presidencia ejerce un **demócrata cristiano.**

En definitiva: existe un 66 % de probabilidades de que el seguro de responsabilidad civil contra terceros sea obligatorio en la Argentina antes de fin de año.

MOTOS: LA RULETA RUSA DEL SEGURO AUTOMOTOR

Casi tan difícil como encontrar un rinoceronte azul en el parque Lezama es hallar una compañía de seguros, de buen crédito en plaza, dispuesta a asegurar una motocicleta. Solamente aquellos en último grado de desesperación por falta de clientela y/o de capitales pueden arriesgarse a asumir ese riesgo, como el deseperado que juega sus últimos mil pesos a un billete de lotería.

¿Es esto una exageración o un reflejo de la realidad?... Las "fuentes habitualmente bien informadas" son las encargadas de responder.

Las estadísticas señalan que de cada mil pesos asegurados sobre una moto, tarde o temprano las compañías deben hacerse cargo del pago de setecientos. Sí, no es un error de imprenta. Quiere decir que para que se trate de un negocio parejo, sin ganancia ni pérdidas para nadie, habría que cobrar a una persona que quiere asegurar su moto en cien mil pesos, aproximadamente setenta mil pesos por año. Es difícil que se encuentren clientes capaces de disponer de esa suma.

Más aún, las tarifas vigentes para las compañías arriesgadas son exactamente la décima parte. Es decir que aseguran cien mil pesos por siete mil, de los cuales, descontados por gastos, le quedan al asegurador solamente $ 4.200. Si las estadísticas se cumplen —y desgraciadamente así ocurre— con esos $ 4.200 la compañía tendrá que hacer frente a pagos por setenta mil. Lo que representa una pérdida casi segura de $ 65.800 por cada moto asegurada. La situación es todavía más absurda. Si las compañías cobraran en relación al riesgo, es decir que recibieran setenta mil pesos por cada moto asegurada, los gastos, comisiones, etc. harían ascender la prima a una suma superior a los cien mil pesos asegurados. **Es decir que el asegurado tendría que pagar una prima mayor que el capital que pretende asegurar.**

¿A qué se debe este irracionalismo en el seguro de motocicletas? Inmediatamente todos piensan en el alto porcentaje de accidentes padecidos. Pero mucho mayor que la de los accidentes es la incidencia de los robos. Se calcula que aproximadamente el 50 por ciento de los robos de motocicletas que se denuncian a las Compañías de Seguros son falsos. Pero la **motocicleta es un vehículo tan fácilmente desarmable y realizable por partes** que resulta imposible para las compañías seguir la pista de las falsas denuncias. Se resignan y pagan, pero juran no volver a asegurar motocicletas en el resto de sus días. Además de los robos falsos, existe también un número considerable de robos reales. No hay que olvidarse que una moto no siempre necesita ser puesta en marcha para ser robada. Frente a un banco donde existe un lugar de estacionamiento para motos, se detuvo en cierta ocasión un camión con inscripciones de un organismo estatal. De él descendieron algunos hombres con overall, y otro, vestido de inspector de tránsito, quien se encargó de explicar al agente de facción que esas motos se encontraban mal estacionadas y que iba a llevárselas todas. Efectivamente, ante la mirada de docenas de curiosos las cargaron en el camión y se las llevaron. Fue la última noticia que se tuvo de ellas.

No es raro, entonces, que las compañías se nieguen a asegurar generalmente motocicletas. Quien adquiere una no tiene, pues, otro remedio que correr un albur. Esto es algo que deben prever y resolver los padres de la patria que ilustrarán el proyecto con las luces de sus debates. *

Su vehículo no estaba asegurado contra daños a terceros, el accidente le costará una suma de dinero que no le será fácil afrontar.

PROYECTO DE SEGURO OBLIGATORIO

Art. 1° — Todo propietario de vehículo automotor patentado en jurisdicción de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, deberá contar con un seguro de responsabilidad civil a terceros, con vigencia en todo el territorio de la Nación, y contratados en compañías aseguradoras domiciliadas en el país.

Art. 2° — El seguro contratado deberá cubrir los riesgos por daños causados a las personas o bienes físicos de terceros por el vehículo, por una suma mínima equivalente al 70 % del precio oficial y/o de fábrica del mismo, sea nacional o extranjero. En ningún caso podrá ser inferior a doscientos mil pesos moneda nacional (m$n. 200.000), aún siendo menor el valor del vehículo.

Art. 3° — La contratación del seguro mencionado en los artículos 1° y 2° será condición indispensable para el patentamiento del automotor o su renovación; ella deberá ser acreditada, juntamente con el pago íntegro de la prima o premio, mediante el duplicado de la póliza respectiva que quedará en poder de la oficina municipal correspondiente.

Art. 4° — Si se efectuare la trasferencia del vehículo, el vendedor deberá acompañar juntamente con la documentación necesaria para la formalización de la misma, un suplemento de la compañía aseguradora trasfiriendo los eventuales derechos a la indemnización, en caso de siniestro, a favor del comprador.

Art. 5° — El seguro deberá ser contratado por el período de un año o lapso menor, debiendo siempre coincidir la fecha de la expiración del plazo con la establecida por el Municipio para el pago de la patente respectiva.

Art. 6° — Comuníquese, etc.

Juan M. Martínez de Hoz

https://argentoteca.blogspot.com

ROAD TESTS

Los Road Tests de la revista PARABRISAS se han publicado en el orden que se da a continuación:

El plan de próximas publicaciones de PARABRISAS incluye nuevos Road Tests, que, tal como los ya hechos, analizarán los coches de mayor actualidad: Valiant III, pick-up Chevrolet Diesel, DKW Rural y Fisore, Isard 1200, Renault R4, pick-up Gladiator, etc. De este modo, a través de sus páginas, desfilará la producción automovilística nacional y extranjera.

Fiat 1100	Nº 13
Kaiser Carabela	Nº 14
NSU - Prinz	Nº 15
Fiat 600 D	Nº 16
DKW Auto Union 1000 S	Nº 17
Bambi	Nº 18
Di Tella 1500	Nº 20
Renault Dauphine	Nº 21
Pick Up Argenta	Nº 22
Ford Falcon	Nº 23
Isard Royal T 700	Nº 24
Valiant V 200	Nº 25
Pick Up D-100	Nº 27
Cadillac e Imperial	Nº 28
Peugeot 403	Nº 29
Renault Gordini	Nº 30
Citroën 2 CV	Nº 31
Dinarg D-200	Nº 32
Chevrolet 400	Nº 33
Studebaker 7 E 7	Nº 34
De Carlo 700	Nº 35
Pick Up Argenta	Nº 36
Volkswagen 1200	Nº 37
Peugeot 404	Nº 38
Rastrojero	Nº 39
Kombi Isard 700	Nº 40
Ford Falcon 63	Nº 41
Fiat 1500	Nº 42
Rambler Classic	Nº 43
Chevrolet Super	Nº 44
Di Tella Magnette	Nº 45
Ford F-100	Nº 46

Antes de que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar, para tener la colección completa de la más importante radiografía de automóviles argentinos y extranjeros.
Pídalos personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a:

RYELA
Piedras 113 Capital Federal
T. E. 30-8022

Precio del ejemplar: $ 55.—

Para recibirlos, por correo o certificado, agregue la suma de $ 10.— el ejemplar.

PARA UD. QUE MANEJA PERSONALMENTE SU PROPIO AUTOMOVIL

ASSICURAZIONI GENERALI

le ofrece
NUEVAS VENTAJAS!
en una moderna técnica de seguros
DESCUENTOS ESPECIALES POR
profesión
estado civil
edad

y ademas premio a la póliza limpia consistente en descuentos progresivos por ausencia de siniestros

ASSICURAZIONI GENERALI DE TRIESTE Y VENECIA
Reconquista 458 - Piso 3º - T. E. 40-9823

https://argentoteca.blogspot.com

M. J. PUBLICITARIA

REMOLQUE

A CUALQUIER HORA EN TODO LUGAR

REMOLCAR

LLAME A

67-9316

UNIDADES EQUIPADAS CON RADIOTELEFONO

REMOLCAR

el remolque más seguro
y más rápido en llegar

LUIS BELAUSTEGUI 3840 - CAPITAL

https://argentoteca.blogspot.com

DEPORTES

"LE MANS"

Ruido y tiempo: 24 heures du Mans

Durante la noche del 20 al 21 de junio, las mesoneras de La Sarthe dejaron de cantar. O mejor dicho, sus alegres canciones dejaron de escucharse, absorbidas por el ruido masculino de 55 motores, que serpenteaban las carreteras de la campiña francesa.

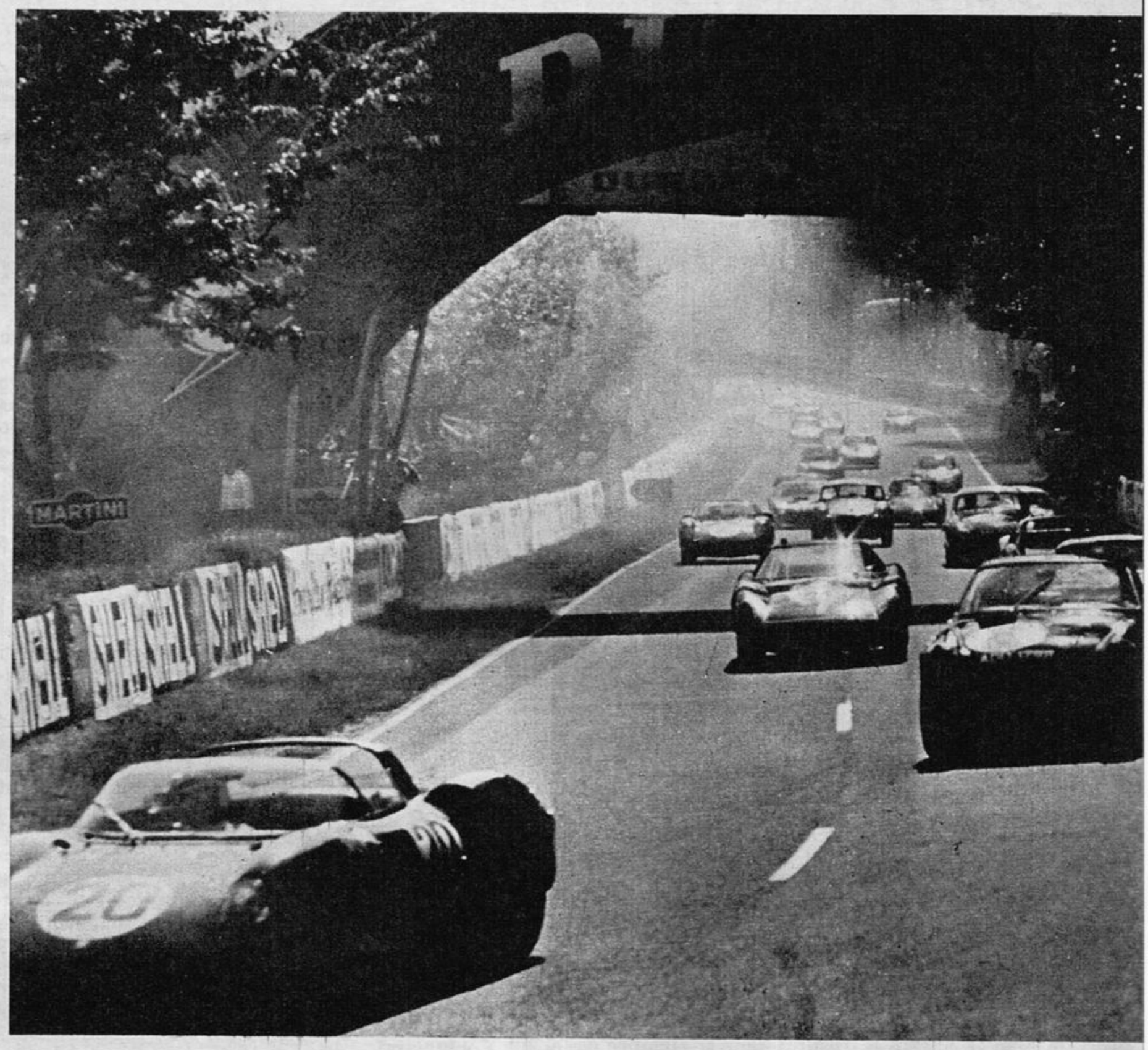
Hacia las cuatro de la tarde se había largado una nueva edición de las "24 Horas de Le Mans", mientras millares de ojos se asombraban de la locura multicolor que viajaba a más de 250 kilómetros por hora.

Iniciaron la competencia una docena de Ferrari, 9 autos con motor Ford tipo Indianápolis entre los que se contaban los tres del equipo, 7 Porsche, 4 A. C. Cobra, 2 Sunbeam Tiger, 5 René Bonnet, 4 Alpine, 3 Alfa Romeo, 3 Triumph, 2 Jaguar, 2 Lotus, 2 Deutsch (elementos Panhard con compresor) y una unidad de cada una de las siguientes: Maserati, Iso Rivolta, Aston Martin, Deep-Sanderson y Austin Healey.

A fines del año pasado, la Ford había pretendido adquirir o integrar con Ferrari, cosa que el Mago no consintió, por lo que las calculadoras electrónicas de Detroit destinaron a Eric Broadley como manufacturador de sus productos. El creador de los famosos Lola, produjo los prototipos y de inmediato debió resolver problemas de aerodinámica, puesto que a determinada velocidad las unidades clavaban de trompa con las consecuencias que son de imaginar. La solución se obtuvo en forma de una especie de deflector que se colocó entre las ruedas delanteras y por debajo de la carrocería. Lograda una tenida deseable, comenzó a germinar la intestina esperanza de ganarle a Ferrari sea como fuere. Así, los tres autos oficiales picaron furiosamente al frente y se mantuvieron a la cabeza hasta que la experiencia de quienes participaron en todas las ediciones de Le Mans posteriores a la última guerra, fue colocando paulatinamente en la punta todas sus unidades oficiales. Efectivamente, con esta victoria de 1964, los Ferrari vencieron por séptima vez las tradicionales 24 Horas, correspondiendo la oportunidad a la quinta victoria consecutiva. El auto ganador fue el modelo 275-P de 12 cilindros en V y 3.300 c.c., que condujo la pareja ítalo-francesa Vaccarela - Guichet. Los franceses le están particularmente agradecidos a la casa de Maranello, dado que desde hace 10 años (1954, Trintignant-Froilán González, también con Ferrari) un compatriota no vencía en la clásica prueba.

25 autos terminaron la carrera, constituyendo un porcentaje de arribos por cierto interesante, ya que es bien difícil que culminen Le Mans prácticamente la mitad de los que largan. Los abandonos, en general, se producen por lesiones importantes en los órganos mecánicos (dos de los Ford rompieron caja), y en orden de importancia siguen estas causas: defectos de instalación eléctrica, pequeños desperfectos, descalificaciones impuestas por el reglamento, accidentes en pistas (el restante Ford oficial se fue al paisaje y se incendió) y finalmente, fatiga de frenos.

Considerada la diferencia de velocidades como factor peligroso, este año la cilindrada mínima que se admitió fue de un litro. Por eso, Charles Deutsch optó por los compresores para equipar sus Panhard de 850 c.c., ya que re-



Representación gráfica de la lujuria. Abordando la curva de Tertre Rouge por primera vez, los 55...

La imprudencia es internacional. Luego de atropellar a tres colados en la pista, las esperanzas del último Ford se hacen humo.

https://argentoteca.blogspot.com

LE MANS

Vaccarella (de lentes) y Guichet, llegan a los boxes luego de la vuelta consagratoria. Eran 13 Kms. de aplausos ininterrumpidos

glamentariamente, la cilindrada de un auto sobrealimentado se multiplica por 1,3 Así y todo la suerte le resultó escasa. Ninguno de sus coches completó la prueba.

Reglamentariamente, este año estaba prevista la participación de autos propulsados no sólo a turbina sino también por medio de motores rotativos, aunque no se registraron inscripciones de Wankel alguno, mientras que el Rover BRM a turbina fue retirado a último momento.

Además de la clasificación tradicional, obtenida en base a promedio de velocidad, o lo que es en cierto modo lo mismo, kilómetros recorridos, en Le Mans, los autos se clasifican según dos maneras más: El índice de rendimiento energético (obtenido en base al promedio mantenido durante las 24 horas, el peso del vehículo y el consumo cada 100 Kms.) ganado por el Alpine Renault, y el índice de prestación. (obtenido en base a una distancia estipulada a recorrer para cada categoría, dividida por la recorrida en realidad, que por supuesto siempre es menor y que determina una cifra cercana a los 1,25-1,30) conseguido por la pareja ganadora.

Claro que desde ya, para el grueso del público —y éste es un fenómeno común en todo el mundo— existe un solo ganador. Además de la kermesse y la fiesta. Siete Ferrari cumplieron el día de carrera, junto con 5 Porsche, 3 Alpine, 2 Alfa Romeo, y una pequeña bandada de Triumph, Lotus, René Bonnet, Austin Healey e Iso Rivolta, coche demorado durante una hora por desperfectos en los frenos.

Mientras no terminen la carrera todos los autos, Le Mans mantiene su valor orgánico. Eso significa que queda algo por aprender, así sea diseñar, producir, dirigir, pilotear o sencillamente aguantar. Y en figones de La Sarthe, se seguirá dejando de cantar por una noche. Total, no se oiría... Por suerte.

"TUERCAS SUELTAS"

Se desparramaron durante un mes

—Open the tranquera my china...

—¿How many vacas, Coco?

—Forty-eight, y un ternero...

País misceláneo el nuestro —automovilísticamente, además—, presenta en el rubro motorístico-deportivo la misma agilidad y variación que la recopilada en el dialoguito del acápite...

• Domingo 28 de junio. Se corre en el Autódromo Municipal una fecha con puntaje para los respectivos campeonatos nacionales, categoría Turismo Mejorado. Galluzzi (NSU), Ulibarri (BMW) y Graziosi (Isard) se clasifican en ese orden, sumando respectivamente a los habidos, 9, 6 y 3 puntos contabilizables en la categoría "A". Gainza Paz (Morris Cooper), Formisano (DKW) y Sancha (Fiat 850) hacen lo propio en la "B", hasta 1150. La "1.600" es ganada por "Segundo Sombra" (Fiat 1500) seguido de Alberto Gómez y Osvaldo Juchet sobre Peugeot 403. Corrieron también los novicios y debutantes con modelos posteriores a 1938, con preparación libre: Ganó J. Soifer, con el mismo Fiat 1.500 que le sirve para aturdir a la ciudadanía en la calle, seguido por Abby Apkarian (Peugeot 403).

• Mismo día. Hughes. Primera carrera del año que Emiliozzi finiquita sin ganar. Primero Marcos Ciani con su inveterado Dodge, segundo,

Bordeu entró por el aro en Hughes. Además, le ganó a Emiliozzi... Fue segundo.

Bordeu, tercero el campeón argentino. Cuarto Di Palma. Promedio final: 183,746 kph.

• Una semana después, y luego de 20 giros al circuito de Ensenada, Carlos Loeffel vence su primer carrera en la categoría T.C., confirmándose como hombre apto y hábil, aún con su importante carga de temperamento. Le siguió Bautista Larriestra, con 1/5 de segundo de diferencia con respecto a Pairetti. Cupeiro marcó el récord de vuelta a razón de 179,909 kph. y el Chevrolet de Froilán cumple

Los gatos y el ratón. Segundo Sombra les ganó a A. Gómez y O. Juchet...

Cupeiro y el Chevrolet de Froilán. Récord de vuelta en Ensenada...

https://argentoteca.blogspot.com

Loeffel toma el fuerte de Barragán. Su primer triunfo en TC., Ensenada.

sus primeros 300 Kms. sin romperse. Se clasifica finalmente 7°.

• En el circuito La Ballena (Rosario) Oscar Grigolo, Julián Ulibarri (De Carlo-BMW) y Roberto Galluzzi (NSU) encabezan la clasificación de la categoría chica. Sancha (Fiat), De Pego (R. Gordini) y Luis Keller (Fiat) llegan en ese orden para la de 850 c.c. Muchos inscriptos, buena carrera.

• A todo esto, Nasif Stéfano y Andrea Vianini viajaban en su Porsche 904 por las llanuras de Reims, ganando la categoría 2 litros sobre el equipo oficial de la casa alemana. Luego de las tradicionales 12 Horas, Graham Hill y Joakim Bonnier, clientes de Ferrari, ganaron la carrera promediando 204,077.

• Jorge Pena, Julio Devoto y Pablo Gulle llegan en ese orden en el Autódromo de Villa Bordeu (Bahía Blanca) corriendo sus tradicionales y condimentadas empanaditas. Quince días luego, en San Juan, Gulle se tomó la revancha sobre Pena, Devoto y el chileno Jara.

• Los 500 Kilómetros YPF, organizados por A.P.A.T. en favor de A.C.I.R., pusieron una vez más de manifiesto la condenable carencia de ética deportiva en los competidores de la categoría. Desgraciadamente, el tan mentado problema de la doble llave de encendido, quedó aparentemente olvidado. Pudieron haber individualizaciones, pero prevalecieron los paños tibios y aquí no ha pasado nada. Ganaron Salerno-Diego Fernández Aicardi, sobre Giulia 1.600

Notables y honrosos abandonos fueron los de Gainza Paz-Di Palma y Serra Lima-Viale del Carril. Alzaga-Villanueva ganaron la "1.300" con Giulietta, y Perkins - Mieres la "850". Hubo aspectos discutibles de la organización y deficiencias notables en la periódica información a la prensa.

Laurel y Hardy. Formisano (DKW) y Sauze (Giulietta). Sucedió en los 500 Kms.

Así anduvieron un rato largo. Al fin, ganó la Giulia (Fernández-Salerno).

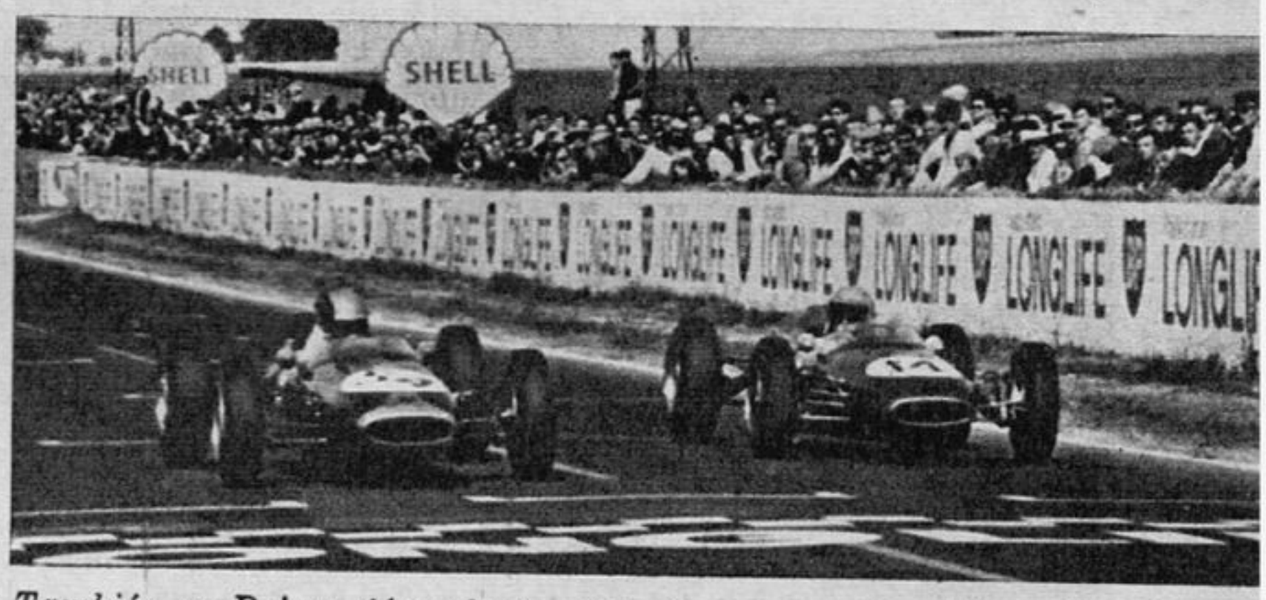
• Devuelto misteriosamente al país, Nasif ganó ese día en Concepción (Tucumán) sobre Requejo y demás cohortes. Piloteó el Chevrolet de Montalenti y Campetelli.

• Por fin, Bordeu ganó cronométricamente la vuelta de Rojas, al parecer en su mejor factura dentro de la categoría T.C. Segundo Emiliozzi (Oh!). Tercero Alzaga, con buena tarea conductiva.

"MAS DE EUROPA"

Tres veces Reims

Con ese Porsche 904, Andrea Vianini y Nasif Stéfano ganan la categoría "2 litros" en las 12 Horas de Reims. Se repetirá seguro.



También en Reims, fórmula 2. Alan Ress, con el Brabham Nº 54 se impone al "patrón", Jack Brabham por una décima de segundo.

Hoy recalamos exclusivamente en Reims. Con esta Ferrari, Joakim Bonnier y Graham Hill ganaron en forma particular las 12 Hs.

https://argentoteca.blogspot.com

PRONOSTICOS Y MONTAS

Buenos sports para los espectadores

Buena actividad tenemos este mes. El domingo 18 de setiembre se realizará la Vuelta de Pehuajó, para T.C., en dicha localidad bonaerense. A su vez la Asociación Argentina de Automóviles Sport, organizará carreras para todas sus categorías en el Autódromo Municipal, y el Concepción Auto Club, de Concepción, Tucumán, República de Nasif, una competencia para T.M.

20 de setiembre: Turismo Carretera en Mercedes, Turismo Mejorado en Venado Tuerto y Mecánica Nacional Fórmula 1 en Concordia (Entre Ríos).

Una semana después, el Parque Sarmiento de Córdoba se engalanará con la disputa de una competencia para T.M. organizada por el Córdoba Moto Club. Además habrá pruebas para autos sport en el Autódromo patrocinadas por el Moto Club Argentino y Turismo Carretera en Carlos Casares.

4 de octubre: T.C. fórmula "B" en Laboulaye, recordando a Ricardo Risatti, Mecánica Nacional fórmula 1 en la costanera rosarina y Turismo Mejorado en Bahía Blanca. Finalmente el domingo 11 Turismo Carretera en el veloz trazado de Tres Arroyos, y Turismo Mejorado en el Autódromo, en manos del Buenos Aires Moto Club.

Como se ve, un menú digno del mejor y más viajero de los gourmets.

EL SUR ACTIVO

Donde no importa la latitud...

Hemos vuelto a tener noticias de las actividades automovilísticas del extremo sur de nuestro continente, tanto en lo que se refiere a nuestro país como a la vecina República de Chile. Este año se hicieron tres carreras, reservadas a coches de serie, pero con modificaciones prácticamente libres. En la primera competencia, disputada en Porvenir (Chile), se destacaron al frente cuatro Ford Ranchero V8, piloteados por Lausic, Viteli, Milovic y Maslov, todos chilenos; nuestro mejor representante fue Raúl Chifflet, quinto con un Chevrolet 57, sedan (motor V8).

Posteriormente el grupo se trasladó a Río Grande, Argentina, cuna del actual ciclo de carreras, y ahí ganó Chifflet "en su tierra", segundo por Milovic y el argentino Juan Carlos Castillo con Mercury 55.

Pasaron después al Continente y en Río Gallegos, después de desertar Chifflet en la última vuelta, al estallar un neumático cuando punteaba, ganó el local, y ex competidor de Turismo Carretera, José Muñiz, con un Mercury 57; segundo Ihlero, también de Río Gallegos, cuyo discreto vehículo era un Chevrolet '57 con motor de 409 pulgadas, 2 carburadores, unos 400 HP y caja Corvette de cuatro marchas. Un Heinkel, que le dicen. Tercero el chileno Lausic con su Ranchero.

Raúl Chifflet se clasificó Campeón Fueguino como resultado de la acumulación de puntos en las tres carreras. Además es interesante destacar que ese veterinario-corredor hizo el récord de vuelta en Río Grande y Río Gallegos, y que si bien no hizo récord de vuelta en Porvenir, este año no se superó el récord vigente, en poder del mismo Chifflet desde 1962.

2º RALLY DE LA REVISTA PARABRISAS

Nueva versión. Esta, corregida y aumentada.

El próximo 27 de septiembre a las 7.30 horas se iniciará la disputa de la segunda edición del Rally "Revista Parabrisas" organizado por la Asociación Argentina Automóviles Sport.

Esta competencia tiene un antecedente muy auspicioso del año pasado: más de 170 inscriptos, cifra que en ese entonces constituyó un récord en ese tipo de disputas, por otra parte su realización en sí, tuvo un éxito insospechado

Esta segunda edición tendrá un carácter más exigente que su precedente; su recorrido será de aproximadamente 500 km., en el transcurso de los cuales se pasará por las localidades de San Pedro y San Antonio de Areco. En su transcurso los competidores deberán cumplir tramos de marcha a promedio impuesto, tramos de marcha a promedio optativo, tramos de navegación, tramos de "sprint", una prueba de velocidad en circuito, y pruebas de habilidad conductiva.

Para las pruebas a realizarse regirá la siguiente clasificación de categorías:

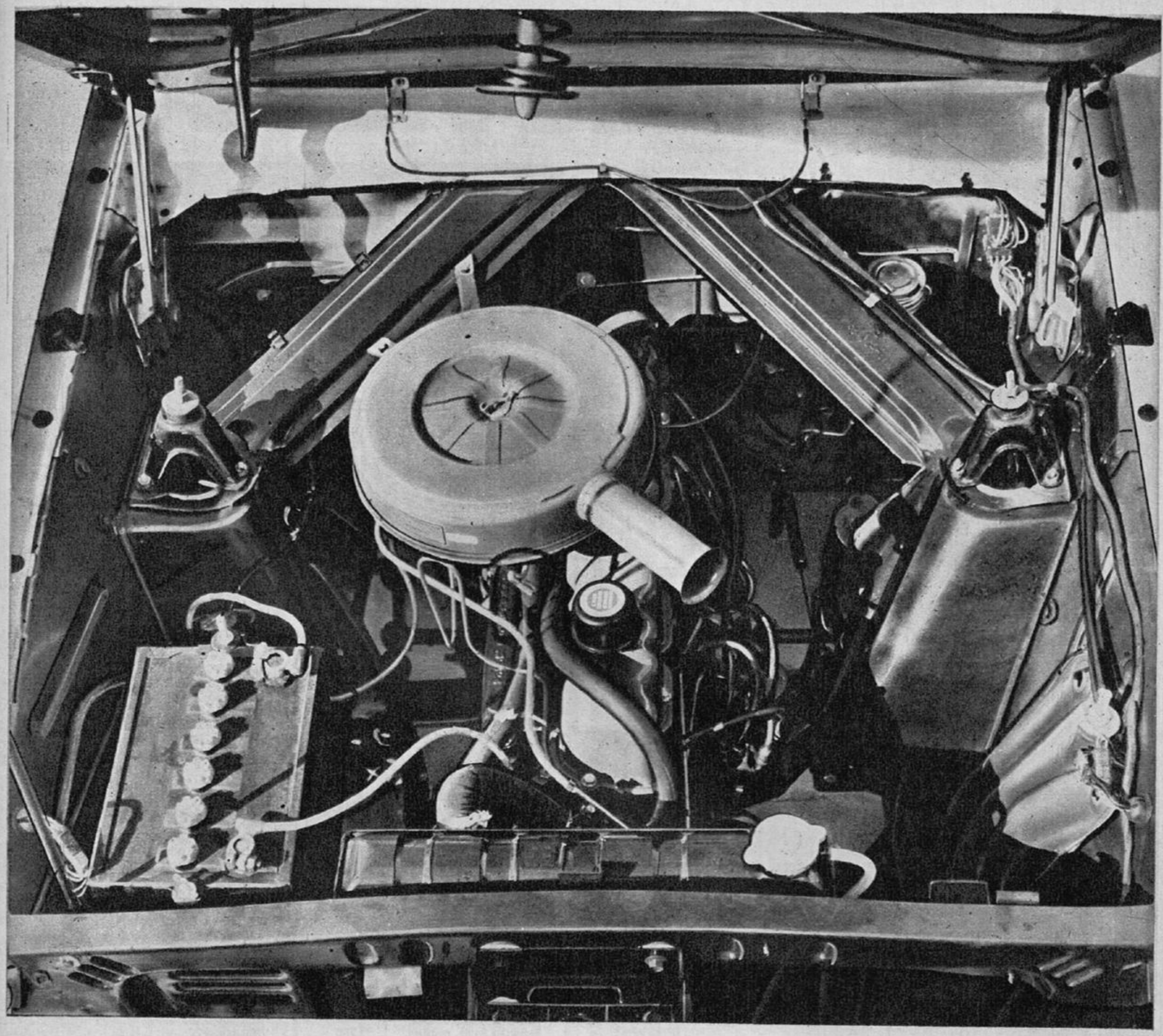
"A": hasta 780 cc. de cilindrada.
"B": desde 781 cc. hasta 1.250 cc. de cilindrada.
"C": desde 1.251 cc. hasta 1.500 cc. de cilindrada.
"D": desde 1.501 cc. hasta 3.000 cc. de cilindrada.
"E": más de 3.000 cc. de cilindrada.

Los premios instituidos por PARABRISAS son copas y plaquetas para las diez primeras tripulaciones clasificadas.

La largada de la prueba se efectuará desde la playa de estacionamiento situada frente a la Editorial Abril, avenida L. N. Alem entre Paraguay y Córdoba, a las 7.30 hs. del día 27, debiendo los competidores presentarse por lo menos 30 minutos antes de su hora de largada.

Las inscripciones se recibirán en el local de la A.A.A.S., calle Puan 16, de esta capital (tel. 63-4494) desde el 9 de septiembre hasta el 23 del mismo mes, con el horario de 16 a 21, excepto sábados. El derecho de inscripción se ha fijado en $ 650 para socios de la entidad organizadora y $ 850 para los no socios. *

https://argentoteca.blogspot.com



aquí le pondrán una bomba de tiempo, señor...

Aunque no se lo digan... ¡cuántas veces lo hacen! Un repuesto fálso es un peligro constante en su Ford. La falla se produce en cualquier momento, y Ud. sufre las consecuencias. En su Ford, solamente los repuestos legítimos FoMoCo dan el mismo resultado de la pieza original, porque son los únicos fabricados con las auténticas especificaciones mundiales de Ford. ¡Exija Ud. lo que su Ford exige! Diríjase al Concesionario Ford de su zona para tener la seguridad de obtener repuestos Ford legítimos y con garantía.

REPUESTOS LEGITIMOS

FoMoCo

Garantía de larga vida para su Ford

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Los precios de la presente planilla recogen la información sobre ofertas y ventas reales. No son por lo tanto, promedios. Al usar estos datos, el lector tendrá en cuenta las variaciones naturales por mejor o peor estado del coche, condiciones de financiación. Muy importante: el mercado fluctúa en estos días apreciablemente. Tenerlo en cuenta para ajustar nuestros datos a la realidad del momento en que se opera.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	100.000-120.000	100.000
10 HP.	1948	120.000-130.000	
AUTOAR			
Rural	1956/57	130.000-150.000	
Sedan	1956/57	140.000-160.000	
Rural	1958/59	160.000-180.000	
Sedan	1958/59	160.000-190.000	
Rural	1960	190.000-210.000	200.000
Sedan	1960	180.000-200.000	
Sedan	1961	250.000	
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	250.000-270.000	260.000
4 cilindros	1961	270.000-300.000	
4 cilindros	1962	290.000-310.000	290.000-310.000
6 cilindros	1962	320.000-330.000	
BORGWARD			
Isabella	1956	290.000-320.000	300.000
Isabella	1957	310.000-335.000	
Isabella	1958/59	340.000-370.000	380.000
Isabella	1960/61	390.000-420.000	
Coupé	1961	450.000	
BUICK			
4 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1941/42	120.000-130.000	
Super 2 puertas	1946/47	160.000-180.000	
Super 4 puertas	1946/47	170.000-190.000	
Super 4 puertas	1948/49	180.000-200.000	
Super 4 puertas	1950/51	200.000-230.000	
Dynaflow 4 puertas	1951	190.000-210.000	
Super 4 puertas	1954	300.000-330.000	
Super 4 puertas	1956	400.000-440.000	
Super 4 puertas	1959	570.000	
Super 4 puertas	1960	700.000-750.000	
CADILLAC			
Coupé sedan	1940/41	110.000-120.000	
4 puertas	1940/41	100.000-120.000	
4 puertas	1942	130.000-150.000	
4 puertas c. mec.	1946/47	170.000-190.000	
4 puertas c. aut.	1946/47	160.000-180.000	170.000
Sedanette	1948	180.000-200.000	
4 puertas c. aut.	1949	180.000-200.000	
4 puertas c. aut.	1950	200.000-240.000	
4 puertas c. aut.	1951	270.000-300.000	
4 puertas c. aut.	1952	320.000-350.000	
Coupé De Ville	1953	380.000-400.000	
4 puertas c. aut.	1954	440.000-480.000	
Coupé De Ville	1954	520.000-540.000	
4 puertas c. aut.	1956	560.000-580.000	
4 puertas c. aut.	1958	720.000-750.000	
Coupé De Ville	1959	850.000-870.000	
CITROEN			
11 ligero	1947/48	140.000-170.000	
2 CV	1958	160.000-180.000	160.000-180.000
2 CV	1960	190.000-220.000	
2 CV	1961	210.000-235.000	230.000
2 CV	1962	230.000-260.000	240.000-255.000
2 CV	1963	260.000-290.000	280.000
2 CV	1964	330.000	
CHEVROLET			
4 puertas	1940	160.000-180.000	
Coupé sedan	1940	170.000-200.000	
4 puertas	1941/42	180.000-200.000	
2 puertas	1941/42	170.000-190.000	160.000
Coupé sedan	1946/47	280.000-320.000	
Coupé conv.	1946/47	240.000-260.000	
2 puertas	1946/47	220.000-260.000	240.000-270.000
4 puertas	1946/47	260.000-290.000	270.000
Fleetline	1947	300.000-310.000	
Coupé sedan	1948/49	290.000-320.000	
4 puertas	1948/49	270.000-300.000	
4 puertas	1950	280.000-320.000	
Coupé sedan	1950	300.000-330.000	
2 puertas	1951	300.000-340.000	320.000
4 puertas	1951	340.000-370.000	
4 puertas	1953	390.000-420.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1955/56	400.000-450.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1955/56	400.000-440.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1957	460.000-480.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1957	430.000-480.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1958	540.000-570.000	550.000
B. Air 8 cil. c. aut.	1958	500.000-550.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1958	580.000-620.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1958	580.000-600.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1959	700.000-750.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1959	690.000-740.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1960	780.000-820.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1960	770.000-800.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1961	900.000-950.000	1.000.000
Impala 8 cil. c. aut.	1961	900.000-930.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1962	1.000.000-1.050.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1962	980.000-1.000.000	
"400"	1962	640.000-660.000	650.000
"400"	1963	650.000-680.000	
"400"	1964	730.000	
CHRYSLER			
4 puertas	1940	100.000-130.000	
4 puertas Windsor	1946	150.000-170.000	

GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751
T. E. 89-0696 al 99

CHEVROLET Super 64

PICK-UP CHEVROLET 64
AMPLIAS FACILIDADES • AUTOMOVILES USADOS • PERMUTAS
SOLICITE VENDEDOR TELEFONICAMENTE

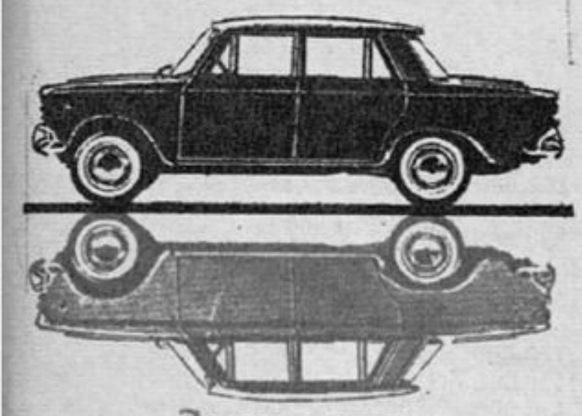
https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
CISITALIA			
4 puertas 6 cil.	1947	150.000-160.000	
4 puertas Windsor	1948	160.000-180.000	
4 puertas 8 cil.	1949	170.000-200.000	
4 puertas 8 cil.	1950	180.000-220.000	
4 puertas	1951	240.000-280.000	
Imperial 8 cil.	1954	220.000-250.000	
Coupé Sp. 850 conv.	1961/62	330.000-360.000	
Coupé Sp. 850 acor.	1961/62	350.000-380.000	
DE CARLO			
220 minicar	1959	40.000- 50.000	
600	1960	150.000-170.000	
700	1960	170.000-190.000	190.000
700	1961	200.000-230.000	
Coupé BMW import.	1961	260.000-300.000	
700	1962	230.000-250.000	
700	1963	250.000-280.000	
DE SOTO			
2 puertas	1940/41	110.000-130.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puertas F. Drive	1946	150.000-180.000	
4 puertas (chico)	1946	170.000-190.000	
4 puertas F. Drive	1947	160.000-190.000	
4 puertas (chico)	1947	180.000-200.000	
Coupé Sportman	1951	270.000-290.000	
4 puertas	1951	250.000-290.000	
4 puertas	1953	290.000-320.000	
Rural 8 cil. c. aut.	1954	320.000-350.000	
4 ptas. 8 cil. c. aut.	1956	400.000-430.000	
DI TELLA			
1500	1960	450.000-460.000	430.000-450.000
1500	1961	440.000-480.000	470.000
1500	1962	480.000-520.000	490.000
1500	1963	520.000-560.000	510.000-540.000
D.K.W.			
Coupé sedan	1956	260.000-280.000	
4 puertas	1956	240.000-270.000	
4 puertas	1958	280.000-310.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1960	370.000-400.000	390.000
Sedan 1000 4 ptas.	1961	420.000-440.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1962	450.000-480.000	
Rural 1000	1962	460.000-480.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1963	500.000-550.000	
Rural 1000	1963	530.000-560.000	
DODGE			
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puertas F. Drive	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas (chico)	1946/47	180.000-200.000	
4 puertas	1950	200.000-230.000	
4 puertas	1951	240.000-270.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
4 puertas	1956	370.000-400.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	140.000-160.000	
Willys	1953	170.000-200.000	180.000
Ika	1957	170.000-210.000	
Ika	1958	200.000-250.000	220.000
Ika	1959	230.000-260.000	250.000
Ika	1960	270.000-300.000	
Ika	1961	300.000-340.000	320.000
Ika	1962	320.000-360.000	340.000-380.000
Ika	1963	400.000-420.000	390.000-410.000
FIAT			
Topolino 2 puertas	1946	60.000- 75.000	
1100 4 puertas	1947	120.000-150.000	
1400 4 puertas	1951	140.000-170.000	150.000
1100 4 puertas	1956	200.000-240.000	
1100 4 puertas	1957	220.000-250.000	
500 2 puertas	1958	160.000-190.000	
600 2 puertas	1958	180.000-200.000	180.000
1100 4 puertas	1958	230.000-260.000	
600 2 puertas	1960	220.000-240.000	210.000
1100 4 puertas	1960	320.000-350.000	
750 2 puertas	1961	250.000-270.000	
1100 4 puertas	1961	350.000-400.000	360.000-380.000
750 2 puertas	1962	290.000-330.000	
1100 4 puertas	1962	440.000-470.000	
750 2 puertas	1963	330.000-370.000	340.000
1100 4 puertas	1963	480.000-510.000	500.000
1500 Gran Clase	1963	620.000-640.000	650.000
FORD			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	150.000-180.000	

el 1500

imagen de *gran clase*



VELOZ: 150 km/h.

ECONOMICO: 200 km. con 20 lts de nafta.

SEGURO: frenos delanteros "a disco"

RP

ROBERTO J.
PEDELABORDE
FIAT CONCESIONARIOS
AV. MITRE 2199 TEL. 740-2761
SERVICE AV. MITRE 351
TEL. 740-1293 - MUNRO

PROTEJA SU AUTOMOVIL CON LAS ELEGANTES Y SOLIDAS

DEFENSAS
PULETTI

COLOCACION EN EL ACTO

SUPER PUBL.

CON LA GARANTIA DE PULETTI

CROMADO DE ACCESORIOS EN GENERAL

PULETTI y Cía.

50 AÑOS AL SERVICIO DEL AUTOMOVIL

SALGUERO 642-50

sepa ud.!

Sepa como puede tener ahora... lo que hasta ahora no pudo tener: Su automóvil. Su camión, Su tractor, en las marcas que usted elija, TOTALMENTE EN CUOTAS, utilizando los planes de Ahorro y Préstamo para el Automotor, de CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.

CREDITO		CUOTAS	
m/n	200.000	m/n	2.000
m/n	300.000	m/n	3.000
m/n	400.000	m/n	4.000
m/n	500.000	m/n	5.000
m/n	1.000.000	m/n	10.000

La solución a su problema es:

CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.
Infórmese en nuestro local
Viamonte 1703

su problema ya tiene solución
en el
DEPARTAMENTO AUTOMOTORES de

ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.

préstamos prendarios
saldos de precio
soluciones sobre ejecuciones prendarias
financiación de reparaciones
devoluciones de chapas
pagos de patentes
bajas
transferencias
y todo lo concerniente al automotor
en
ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.
DEPARTAMENTO AUTOMOTORES

ahora en San Juan 3321 Tel. 93-9836

PARABRISAS ⊙ 93

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Coupé sedan	1940	180.000-200.000	
Coupé conv.	1940	150.000-170.000	
2 puertas	1941/42	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	170.000-210.000	
Coupé sedan	1941/42	200.000-250.000	
Coupé conv.	1941/42	200.000-220.000	
2 puertas	1946/47	230.000-260.000	
4 puertas	1946/47	250.000-290.000	
Coupé sedan	1946/47	300.000-350.000	
Coupé conv.	1946/47	240.000-270.000	
Rural	1946	150.000-180.000	
4 puertas	1948/49	250.000-290.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
2 puertas	1951	240.000-270.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
2 puertas	1952	280.000-320.000	
4 puertas	1952	290.000-320.000	
4 puertas	1953	300.000-340.000	
4 puertas	1954	320.000-360.000	
Coupé sedan	1954	350.000-380.000	
4 puertas	1955	390.000-420.000	
Coupé sedan	1955	420.000-450.000	
Prefect	1956	200.000-220.000	
Anglia	1956	200.000-220.000	
Fairl. 6 c. c. mec 4 p.	1957	500.000-520.000	
Fairl. 6 c. c. mec 2 p.	1957	480.000-500.000	
Fairl. 8 c. c. aut. 4 p.	1958	450.000-480.000	
Galaxie 6 c. c. m. 4 p	1960	750.000-800.000	
Galaxie 6 c. c. m. 4 p	1961	780.000-800.000	
Galaxie 8 c. c. a. 4 p	1961	830.000-860.000	
"Falcon" 6 c. 4 p.	1962	600.000-630.000	620.000
"Falcon" 6 c. 4 p.	1963	650.000-680.000	660.000
GRACIELA			
2 puertas	1957	100.000-120.000	
2 puertas	1958/59	130.000-150.000	
2 puertas	1960	150.000-170.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	220.000-270.000	
1100 Rural 2 p.	1961	240.000-280.000	270.000
HEINKEL			
Microcoupé	1958/59	70.000- 90.000	
Microcoupé	1960/61	80.000-110.000	
HILLMAN			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1950	140.000-160.000	
4 puertas	1956	200.000-230.000	
Rural	1956	220.000	
4 puertas	1961	400.000-420.000	
HUDSON			
4 puertas	1946/47	120.000-160.000	
Coupé sedan	1946/47	140.000-160.000	
4 puertas	1948	160.000-180.000	
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
4 puertas	1950	140.000-170.000	
4 puertas	1954	180.000-210.000	
ISARD			
300	1958/59	90.000-100.000	
400	1960/61	100.000-140.000	
700	1960/61	170.000-200.000	
700	1962	220.000-250.000	
700 Rural	1962	260.000-280.000	
700	1963	310.000-330.000	
700 Rural	1963	330.000-350.000	
ISETTA			
300	1958	70.000- 90.000	
300	1959/60	80.000-110.000	
JEEP			
Willys	1947	80.000-110.000	
Ika	1957	130.000-150.000	
Ika	1958	150.000-170.000	
Ika	1959	170.000-190.000	
Ika	1960/61	190.000-230.000	
Ika	1962	230.000-280.000	
KAISER			
Frazer	1947	120.000	
Kaiser	1947	110.000	
Manhattan	1955	200.000-220.000	
Carabela	1958/59	260.000-320.000	300.000
Carabela	1960	300.000-340.000	
Carabela	1961	340.000-380.000	
Rambler Custom	1962	550.000-580.000	
Rambler Ambassador	1962	600.000-620.000	
Rambler C.-Country	1962	540.000-560.000	
Rambler Custom	1963	580.000-600.000	
Rambler Ambassador	1963	640.000-660.000	
Rambler C.-Country	1963	580.000-600.000	
LINCOLN			
Coupé sedan	1940	150.000	
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940	120.000-140.000	
2 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	150.000-180.000	
Coupé sedan	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas	1951	180.000-200.000	
4 puertas	1956	390.000-420.000	
MERCEDES BENZ			
4 puertas naftero	1951	160.000-180.000	190.000
4 puertas diésel	1951	170.000-210.000	
Rural diésel	1951	180.000-200.000	200.000
170 diésel 4 puertas	1953	270.000-300.000	
Rural diésel	1953	280.000-300.000	
4 puertas naftero	1953	200.000-230.000	
Coupé sedan diésel	1953	280.000	
220 diésel 4 puertas	1953	250.000-280.000	
300 diésel 4 puertas	1953	250.000-290.000	
170 diésel 4 puertas	1954	340.000-380.000	390.000
170 diésel 4 puertas	1955	350.000-400.000	
219 naftero 4 p.	1959	770.000-790.000	
220 S 4 puertas	1959	870.000-900.000	
220 S 4 puertas	1960	1.100.000-1.200.000	
220 SE 4 puertas	1961	1.350.000-1.400.000	
220 SE 4 puertas	1962	1.600.000-1.800.000	
MERCURY			
Coupé sedan	1940	160.000-180.000	
2 puertas	1940	130.000-140.000	
4 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Coupé sedan	1946/47	320.000-360.000	
Coupé convertible	1946/47	240.000-280.000	
4 puertas	1949	270.000-300.000	

DIAZ VELEZ S.A.

Siambretta

SIAM AUTOMOTORES
OPERACION DI TELLA
Le permite adquirir un automóvil DI TELLA con un pago inicial de $ 20.000.- y aportes a voluntad

CONCESIONARIO OFICIAL
DIAZ VELEZ S.A.
DIAZ VELEZ 5502/20
5537/5495 Bs. As.

"SIAMBRETTA"
MOTONETAS Y MOTOFURGONES
OPERACION BONANZA
Contado mínimo y cuotas muy reducidas

eddie

https://argentoteca.blogspot.com

NUEVO
Super ISARD 1204
4 CILINDROS
1200 cc. 63 HP
150 Km. Hora
Freno a disco
ARBOL DE LEVAS A LA CULATA
REFRIGERADO POR AGUA
CAPACIDAD 5 PASAJEROS
AGENTE OFICIAL
REPETTO
ALSINA 2128
47-1426 - Buenos Aires

DE CARLO
REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECTIFICACIONES Y AJUSTES
Instalaciones eléctricas y Dinamstart
CANALEJAS 2902
esq. Nazca 800
tel. 611-2678 Bs. As.
MONSA

Silvio GIANNINI
FABRICA AUTOMATICA DE
CLIPS y BROCHES
DE ACERO para baguetas
de todo tipo y medida.
para automotores
ANEXO·
ARTICULOS DE ALAMBRE EN GENERAL
Luis M. CAMPOS 3139
Lomas del Mirador
Tel. 67- 7642

Coloque cintas
de trenos
sistema
BINDING BRAKES
vulcanizadas al patín
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
Taller: EL CANO 3626
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Ventas:
Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

EROSA y
ANGIO
Hnos. s. a.
SERVICE AUTORIZADO
DI TELLA
CONCESIONARIO OFICIAL
Bdo. de IRIGOYEN 1051
T. E. 26-6652-8754

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1950	300.000-320.000	
Monterrey 2 p.	1951	270.000-290.000	
Monterrey 4 p.	1953	300.000-340.000	
Montclair 2 p.	1954	340.000-370.000	
Monterrey 4 p.	1956	430.000-470.000	
Monterrey 4 p.	1957	480.000-520.000	
Montclair 4 p.	1958	520.000-560.000	
Park Lane 4 p.	1958	550.000-580.000	
Montclair 4 p.	1959	600.000-640.000	
M. G.			
Sport convertible	1940	90.000-100.000	
Sport convertible	1947	130.000-150.000	
MORRIS			
"8" 2 puertas	1947	110.000-130.000	
"10" 4 puertas	1947	130.000-150.000	
Minor 1000	1956	160.000-180.000	
Minor 1000 Rural	1956	150.000-170.000	
Minor 1000	1960	240.000-270.000	
Minor 1000 Rural	1960	260.000-280.000	
N. S. U.			
Prinz 24 HP.	1958	110.000-130.000	
Prinz 34 HP.	1960	160.000-180.000	
Prinz 34 HP.	1961	170.000-200.000	
Prinz 34 HP.	1962	200.000-230.000	210.000
Prinz 34 HP.	1963	250.000-270.000	
OLDSMOBILE			
Coupé sedan	1946/47	190.000-220.000	
4 puertas	1946/47	170.000-200.000	
Coupé convertible	1946/47	160.000-180.000	
Sedanette	1947	200.000-220.000	
4 puertas	1948/49	200.000-240.000	
4 puertas	1950/51	230.000-260.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
4 puertas	1954	300.000-330.000	
4 puertas	1955	370.000-400.000	
"88" 4 puertas	1956	450.000-480.000	
"88" Coupé sedan	1957	540.000-580.000	
OPEL			
Kapitan 4 puertas	1947	110.000-130.000	115.000
Rekord 2 puertas	1956/57	240.000-280.000	
Rural	1956/57	260.000-280.000	300.000-310.000
Rekord 2 puertas	1958	330.000-360.000	
Rural	1958	340.000-370.000	380.000
Rekord 2 puertas	1959	380.000-410.000	
Rural	1959	380.000-420.000	400.000
Rekord 2 puertas	1960	400.000-440.000	
Rekord 4 puertas	1960	430.000-470.000	450.000
Kapitan 4 puertas	1961	480.000-520.000	
Rekord 2 puertas	1961	430.000-470.000	
Rural	1961	480.000-500.000	
PEUGEOT			
203	1956	200.000-230.000	
403	1956/57	340.000-380.000	360.000
403	1958/59	380.000-430.000	380.000-400.000
403	1960	470.000-500.000	480.000-500.000
403	1961	500.000-540.000	490.000-530.000
403	1962	550.000-600.000	580.000
404	1962	630.000-650.000	
403	1963	640.000-680.000	650.000-670.000
404	1963	700.000-720.000	
404	1963	740.000-760.000	

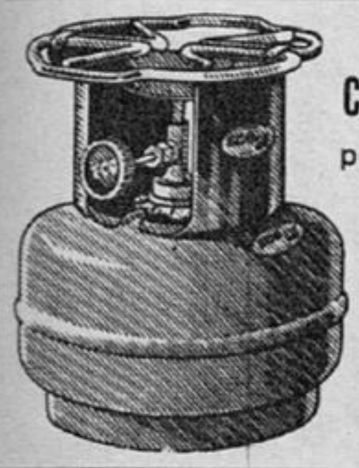
LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
WASHER S. C. A.
LAVADO de RUEDAS y GUARDA-BARROS-ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6338
casi esq. Pampa
(entre "La Tranquera" y "La Fusta")

HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

imel y Cía. S.R.L.
•PISTONES
•AROS
•PERNOS
TUCUMAN 1680
Tel. 40-1042/5139
Bs. As

TALLER
ESPECIALIZADO
CITROEN 2CV
"ANTARTIDA"
TECNICA DE AVANZADA
EN SUSPENSION,
DIRECCION, MOTOR y CAJA
Av. Juan B. JUSTO 1281 Bs. As.
Tel. 77-6283

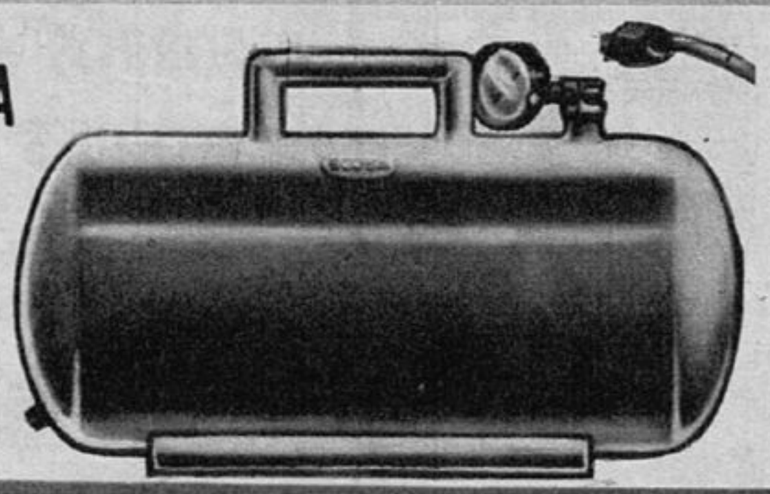
ESCUDOS INTERNACIONALES
de AUTO CLUBS
inalterables
Un detalle de buen gusto
en su automóvil.
Precios incompetibles
Descuentos especiales
a revendedores y
casas de accesorios
CASA ELIPE
SARMIENTO 1836
45-2595 y 40-1591



CALENTADOR
portátil
A GAS
de garrafas
de 1 y 2 1/2 kg.

lleve en su auto
estos
2 productos
ECO
insustituibles!

INFLAGOMA
portátil
Infla toda clase de
neumáticos. Carga hasta
200 libras de aire
Tenga aire al instante
y en cualquier lugar



PRODUCTOS ECO S.A. - Ameghino 557 - Villa Martelli - 740-3662

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

ALBATROS

CINTAS de FRENO en ROLLO
JUEGOS de SEGMENTOS
FORROS de EMBRAGUE
BLOQUES para FRENOS

P.V.I.

Fabricado bajo licencia de
Johns Manville - U.S.A.

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

96 ⊙ PARABRISAS

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
PLYMOUTH			
4 puertas	1946/47	170.000-220.000	
2 puertas	1946/47	150.000-190.000	
Coupé sedan	1946/47	200.000-240.000	
4 puertas	1949	220.000-250.000	
4 puertas	1951	260.000-300.000	
4 puertas	1954	320.000-350.000	
4 puertas	1956	390.000-420.000	
Rural	1956	370.000-400.000	
4 puertas	1959	440.000-470.000	
TAUNUS			
17 M 2 puertas	1960	420.000-450.000	
17 M 4 puertas	1960	440.000-480.000	460.000
17 M Rural	1960	450.000-470.000	
17 M 2 puertas	1961	470.000-500.000	
VALIANT			
I	1962	630.000-660.000	
II	1963	650.000-680.000	
II	1964	710.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	90.000-110.000	
4 puertas	1951	110.000-120.000	
Dauphine 4 puertas	1958	160.000-190.000	
Dauphine 4 puertas	1960	200.000-220.000	
Dauphine 4 puertas	1961	240.000-265.000	240.000-250.000
Dauphine 4 puertas	1962	270.000-300.000	290.000
Gordini 4 puertas	1962	330.000-360.000	350.000
Dauphine 4 puertas	1963	320.000-350.000	
Gordini 4 puertas	1963	390.000-430.000	
VOLKSWAGEN			
Export 2 puertas	1951/53	230.000-270.000	
Export 2 puertas	1956	280.000-320.000	300.000-330.000
Export 2 puertas	1957	320.000-350.000	
Export 2 puertas	1958	350.000-390.000	
Export 2 puertas	1959	370.000-400.000	
Export 2 puertas	1960	380.000-420.000	400.000
Export 2 puertas	1961	440.000-480.000	
Export 2 puertas	1962	500.000-550.000	
"1500" 2 puertas	1962	600.000-650.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	220.000-250.000	
4 puertas	1959	380.000-420.000	

precios de los autos 0 Km. 1/VIII/64

AUTO UNION 1000 S, 4 puertas	658.000.—
AUTO UNION 1000 Rural Universal	668.000.—
AUTO UNION Sport 2 puertas	830.000.—
BAMBI, microcoupé 2 puertas	205.000.—
CISITALIA SPYDER T, Special 750 cc. 40 HP. 2 puertas	525.000.—
CISITALIA W. END Rural 750 cc. 35 HP. 2 puertas	465.000.—
CISITALIA W. END Mixto 750 cc. 35 HP.	415.000.—
CITROEN 2 CV. AZL-19-C 4 puertas	449.000.—
CITROEN 2 CV. AZL-EC-C 4 puertas	462.000.—
CHEVROLET "SUPER 64" 4 puertas	942.000.—
DI TELLA 1500 4 puertas	696.000.—
DI TELLA "MAGNETTE" 4 puertas	826.000.—
DI TELLA TRAVELLER 4 puertas	776.000.—
ESTANCIERA 2 puertas tracción simple	649.400.—
ESTANCIERA 2 puertas tracción doble	727.000.—
ESTANCIERA Rural Taxi 3 puertas	668.900.—
FIAT 600 D (750) 2 puertas	444.000.—
FIAT 1500 "Gran Clase" 4 puertas	740.000.—
FORD "FALCON" 4 puertas Standard	801.200.—
FORD "FALCON" 4 puertas De Lujo	872.405.—
FORD "FALCON" 4 puertas Taxi	761.200.—
ISARD 700 2 puertas	466.000.—
ISARD 700 Kombi 2 puertas	495.000.—
JEEP tracción simple	437.800.—
JEEP tracción doble	529.900.—
PEUGEOT 403 4 puertas	739.000.—
PEUGEOT 404	859.000.—
PEUGEOT 404 Rural 4 puertas	939.000.—
RAMBLER CLASSIC De Lujo 550 4 puertas	800.700.—
RAMBLER CLASSIC CUSTOM 660 4 puertas	839.700.—
RAMBLER CROSS-COUNTRY 660 4 puertas	865.000.—
RAMBLER AMBASSADOR 990 4 puertas	1.015.000.—
RENAULT 4 L 4 puertas	452.000.—
RENAULT DAUPHINE 4 puertas	484.500.—
RENAULT GORDINI 4 puertas	526.800.—
VALIANT "III" 4 puertas	998.000.—

NOTA: Estos son precios oficiales, con equipo, que nos proveen las fábricas.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES ROBADOS Y RECUPERADOS - JULIO 1964

Día robo	Marca	Mod.	Chapa	Localid.	Caract.	Seccional donde fue hallado	Día de Rec.
1	Estanciera	1959	312480	Cap.	Verde	7ª	5
1	Fiat 1500	——	654466	Cap.	Blanco	43ª	6
1	Morris	1947	608317	Cap.	Verde oliva	19ª	5
2	Di Tella	——	4116	Taxi *	Negro	1ª T.F.	3
2	Heinkel	1960	867329	Bs. As.	Rojo	2ª	8
2	Estanciera	1960	867237	Bs As.	Verde	13ª	5
2	M. Benz	——	15020	Taxi	Negro	25ª	8
3	Di Tella	——	6501	Taxi	Amar. y neg.	4ª Mor.	—
3	Estanciera	1960	998612	Bs. As.	Azul	21ª	7
3	Fiat 750	——	1007256	Bs. As.	Rojo	33ª	—
3	Rambler	1963	RA707	Rosario	Blanco	Rosario	4
4	Ford	1936	1099985	Bs. As.	Verde claro	1ª V.L.	6
4	Estanciera	1957	439546	Cap.	Azul y rojo	38ª	5
4	Fiat 1100	1962	1045079	Bs. As.	Celeste	39ª	5
4	K. Frazer	1947	201386	Cap.	Verde y blco.	20ª	8
4	K. Carabela	1960	346791	Cap.	Negro	33ª	5
4	Di Tella	1963	28847	Taxi	Neg. y crema	29ª	6
5	Estanciera	1962	369080	Bs. As.	Verde	23ª	12
5	Plymouth	1941	402772	Cap.	Verde	15ª	7
5	Fiat 600	1963	1038399	Bs. As.	Celeste	33ª	13
6	M. Benz	——	783505	Cap.		3ª V.L.	7
6	R. Dauphine	1961	354404	Bs. As.	Gris	29ª	7
6	Fiat 600	1963	5110	——	Gris	3ª	18
6	Di Tella	1960	649181	Cap.	Negro	21ª	9
7	M. Benz	1953	12044	Taxi	Gris y cel.	47ª	7
7	Rambler	1963	1066113	Bs. As.	Gris	50ª	15
7	Estanciera	1961	388453	Bs. As.	Gris	29ª	22
7	Jeep Ika	1960	528100	Bs. As.	Verde y crem.	22ª	14
7	Carabela	——	398823	Bs. As.	Verde y crem	28ª	17
8	International	1954	554279	Bs. As.		39ª	8
8	Bergantín	1961	11770	Taxi	Negro	44ª	9
8	Estanciera	1962	3178	Cap. Prov.	Verde	23ª	11
8	Peugeot 404	1964	658704	Cap.	Blanco	17ª	16
8	Di Tella	1961	2272	Taxi	Crema y blco.	49ª	10
8	Estanciera	1959	326710	——	Verde 2 ton.	34ª	9
8	Citroen	1962	1007451	Bs. As.	Azul	17ª	13
8	Di Tella	1964	1009246	Bs. As.	Neg. y crema	4ª S.I.	10
9	Di Tella	——	15830	Taxi	Negro	3ª Lan.	11
9	Chevrolet	1960	583530	Bs. As.	Marrón	35ª	11
9	Estanciera	1957	3566	La Pampa	Gris	23ª	16
9	Carabela	1961	924609	Bs As.	Gris	33ª	15
9	Peugeot 403	——	638804	Cap.	Azul	4ª	10
9	Estanciera	1957	309656	Cap.	Azul	34ª	16
9	Rastrojero	1962	777084	Bs. As.	Azul	50ª	16
10	Di Tella	——	209245	Bs. As. (Taxi	Verde	4ª S.I.	11
10	Chevrolet	1939	424645	Cap.	Negro	7ª	16
10	Taunus	1961	655700	Cap.	Negro	20ª	19
10	Di Tella	1961	18377	Taxi	Gris y negro	42ª	11
10	Fiat 1100	——	654674	Cap.	Gris	21ª	24
10	Di Tella	1961	28300	Taxi	Amar. y neg.	45ª	13
10	Di Tella	1964	29755	Taxi	Amar. y neg.	35ª	12
10	Chevrolet	1947	18363	Taxi	Negro	25ª	13
11	Fiat 750	1964	636819	Cap.	Arena	50ª	12
11	Carabela	1960	28895	Taxi	Crema	35ª	14
11	Di Tella	1961	29013	Taxi	Amar. y neg.	25ª	12
11	Di Tella	1960	28851	Taxi	Crema y neg.	44ª	15
11	Estanciera	1960	314090	Cap.	Gris	37ª	12
11	Di Tella	1963	29977	Taxi	Amar. y neg.	42ª	14
12	Vauxhall	——	607968	Cap.	Negro	20ª	14
12	Fiat 1100	——	657951	Cap.	Gris	24ª	16
12	Estanciera	1957	652562	Cap.	Verde	5ª	17
12	R. Dauphine	——	1078666	Bs. As.	Verde	23ª	13
13	Rambler	1962	416428	Cap.	Verde claro	25ª	21
13	Estanciera	1962	238631	Bs. As.	Gris	11ª	23
13	Chevrolet	1951	322848	Cap.	Verde 2 ton.	9ª	21
13	M. Benz	1953	19494	Taxi	Azul oscuro	45ª	14
14	Nash	1946	1036285	Bs. As.	Azul	12ª	16
14	Utilitario	1961	734998	Cap.	Verde	25ª	16
14	Carabela	1961	924609	Bs. As.	Verde claro	33ª	15
14	Citroen	1946	510892	Cap.	Negro	3ª	18
14	Fiat 1100	1963	681903	Cap.	Borravino	27ª	18
15	Carabela	1961	349036	——	Verde	33ª	16
15	Chevrolet	1941	808036	Bs. As.	Negro	35ª	15
15	Oldsmobile	1936	204508	Bs. As.	Negro	5ª	27
15	Chrysler	1933	758232	Cap.	Rojo	36ª	25
15	Estanciera	1960	346838	Cap.	Gris	13ª	17
15	Estanciera	1957	990884	Bs. As.	Gris claro	35ª	24
15	Estanciera	——	889717	Bs. As.	Gris 2 ton.	29ª	20
15	Estanciera	1960	920687	Bs. As.	Verde	9ª	17
15	Di Tella	1960	16042 ó 16942	Taxi	Negro	37ª	20
15	Di Tella	1962	2693	Taxi		47ª	15
16	Estanciera	1960	330384	Cap.	Azul y blco.	21ª	22
16	Chevrolet	1946	402060	Cap.	Verde	23ª	24
16	Di Tella	1962	6262	Taxi	Negro	21ª	17
16	Di Tella	1962	13525	Taxi	Amar. y neg.	39ª	19
16	Rambler	1963	2682	Bariloche	Verde	41ª	23
17	Fiat 1100	1963	04868	Mendoza	Blanco	47ª	18
17	Utilitario	1962	241072	Cap.	Gris	43ª	18
17	Rastrojero	1963	488314	Bs. As.	Verde y rojo	40ª	23
17	Rambler	1963	247664	Bs. As.	Gris y neg.	44ª	20
18	Estanciera	1960	321558	Bs. As.	Rojo	9ª	19
18	Di Tella	——	2803	Taxi	Amar. y neg.	47ª	19
18	Di Tella	——	29423	Taxi	Neg. y marf.	42ª	19
18	Fiat 1100	——	644791	Cap.	Gris 2 ton.	8ª	29
18	Fiat 600	1963	680142	Cap.	Azul	33ª	26
19	Fiat 1100	1962	1022465	Bs. As.	Azul	11ª	20
19	Carabela	1961	364109	Bs. As.	Negro	9ª	24
19	Chevrolet	1951	4657	Taxi	Negro	44ª	20
19	Carabela	1961	924654	Bs. As.	Negro	11ª	21
19	Plymouth	1934	816040	Bs. As.	Negro	33ª	24
20	Fiat 1500	1964	684438	Cap.	Azul	17ª	23
20	Estanciera	1960	1092695	Bs. As.	Gris y blco.	12ª	21
20	Baqueano	1960	214771	Bs. As.	Verde y blco.	38ª	21
20	Rambler	1962	355801	Cap.	Verde	38ª	21
20	Di Tella	1961	7670	Taxi	Amar. y neg.	20ª	20
21	Utilitario	1962	749720	Cap.	Celeste	39ª	22
21	Chevrolet	1939	828399	Bs. As.	Negro	33ª	29
21	Fiat 600	1962	343993	Bs. As.	Blanco	19ª	30
21	Di Tella	1964	13163	Taxi	Neg. y crema	50ª	22
21	Di Tella	1962	2972	Taxi	Amar. y neg.	13ª	22
21	Di Tella	1960	19748	Taxi	Negro	49ª	22
21	Di Tella	1961	2241	Taxi	Amar. y neg.	37ª	23
21	Di Tella	1963	29528	Taxi	Amar. y neg.	14ª	23
22	Estanciera	1962	241249	Cap.	Celeste	29ª	24
22	Di Tella	1964	000077	Taxi	Amar. y neg.	39ª	24
23	Ford	1935	818573	Bs. As.	Negro	36ª	24
23	Di Tella	1964	29630	Taxi	Celeste	44ª	26
23	Di Tella	1962	11332	Taxi	Neg. y blco.	32ª	24
23	Fiat 1100	1958	825499	Cap.	Crema y azul	21ª	29
23	M. Benz	1955	14057	Taxi	Gris	25ª	24
24	Chevrolet	1947	789191	Bs. As.	Verde y azul	12ª	25
24	Estanciera	1963	733580	Cap.	Crema	37ª	27
24	Estanciera	1957	482345	Bs. As.	Cel. y blco.	42ª	25
24	Chevrolet	1951	8275	Taxi	Negro	31ª	26
24	Citroen	1961	391535	Bs. As.	Celeste	15ª	29
24	Fiat 600	——	368906	Bs. As.	Azul	21ª	27
24	Di Tella	1960	3400	Taxi	Amar. y neg.	45ª	25
25	M. Benz	1953	13232	Taxi	Negro	44ª	30
25	Ford	1939	991942	Bs. As.	Negro	41ª	30
25	Chevrolet	1939	7335	Cap.	Negro	44ª	27
25	Fiat 1100	1961	657514	Cap.	Azul	8ª	30
26	Dodge	——	813695	Cap.	Rojo y azul	50ª	27
26	Estanciera	1963	308146	Cap.	Gris	23ª	30
26	Fiat 600	1963	1054351	Bs. As.	Azul	23ª	30
27	Di Tella	1962	7685	Taxi	Verde	44ª	30
27	Di Tella	1962	12040	Taxi	Negro	44ª	30
27	Di Tella	1961	10885	Taxi	Negro	44ª	30
27	Di Tella	1961	4001	Taxi	Amar. y neg.	36ª	29
28	Rambler	1962	416446	Cap.	Gris	29ª	29
28	Utilitario	1962	740810	Cap.	Verde	34ª	29
28	Carabela	1958	345759	Cap.	Rojo y beige	32ª	30
29	Carabela	1961	349239	Bs. As.	Negro	12ª	30

* Todos los taxis que figuran en esta lista son vehículos patentados en la Capital Federal.

Prefiera lo mejor

Willard ACUMULADORES

OSTILIO BOCCI S.A. Maipú 467/71 5° piso T. E. 32-4729/0852 Bs. As.

PARABRISAS © 97

https://argentoteca.blogspot.com

CARROCERIA SANA... MAYOR VALOR DE REVENTA

SI SU AUTOMOVIL TIENE

PROTEX 3

PROTEX 3 es un revestimiento de 3 mm. de espesor que se aplica en Córdoba en la mayor planta de revestimieno de subcarrocerías del mundo.

Cinco severas inspecciones permiten garantizar que *PROTEX 3* protegerá su automóvil *PARA TODA LA VIDA* contra

RUIDOS TIERRA OXIDO

Entrega a domicilio en Capital y Gran Buenos Aires dentro de las 24 horas, sin recargo.

LLAME AL TELEFONO 73-0114

Despacho al interior desde PROTEX S. A. Casilla de Correo 505 Córdoba - Teléfono 37044/55

PROTEX S. A. **SANTA ISABEL** **CORDOBA**

98 ◉ PARABRISAS

SECRETEANDO

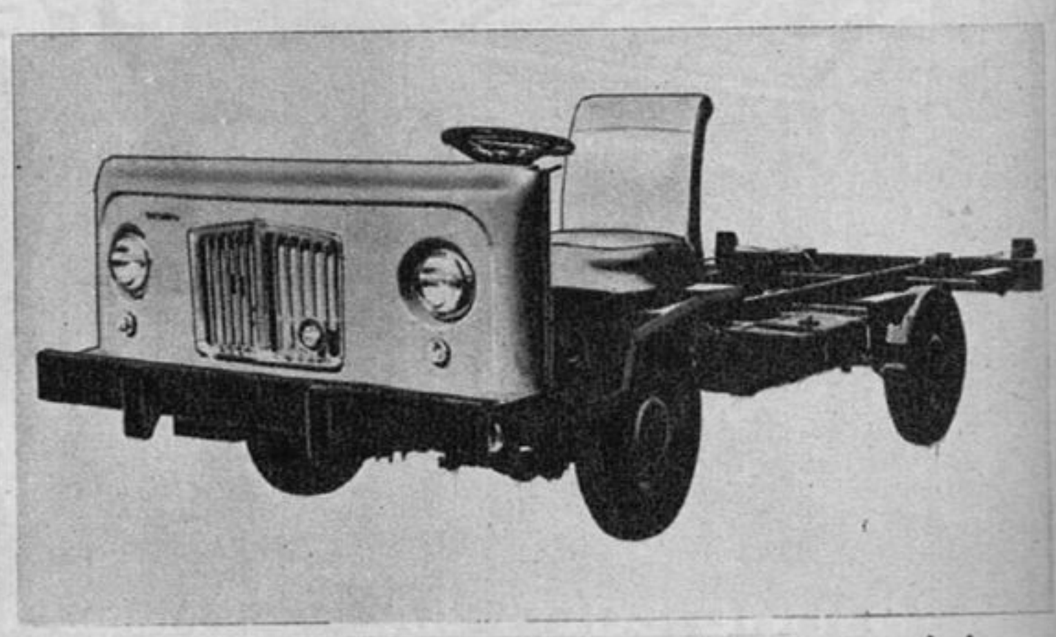
CINTURONES DE SEGURIDAD: Sigue siendo entre algunos argentinos una práctica habitual la de denigrar lo que se fabrica en el país. No tanto como antes, por supuesto; y por otra parte hay desgraciadamente fabricantes nacionales que no merecen otra cosa que cerrarles el negocio... Pero, en general, la industria marcha bien, y cada vez mejor. En materia de automóviles y sus accesorios, hoy por hoy es sumamente difícil que pueda salir al mercado algo que no esté bien hecho.

Por sobre todas las cosas, debemos despojarnos del aura un poco mítica de la bondad de todo lo que sea importado. Una prueba bastante directa la tuvimos en el Magnette que fue recientemente objeto de un Road Test de PARABRISAS. Por algún motivo que desconocemos, tenía colocado un cinturón Salvex y otro importado. El Salvex resultó ser considerablemente superior al importado, tanto en su sistema de agarre (el Salvex es regulable; el importado no, salvo en la hebilla, ya que las restantes terminaciones eran cosidas) como en la traba, ya que haciendo experimentos de destrabe rápido observamos que mientras esta operación era sencillísima en el Salvex, en el cinturón importado resultaba difícil y, por ende, sumamente peligrosa.

Nuestra conclusión es que preferiríamos el Salvex "mil veces" antes que, por lo menos, el cinturón importado (de reputable marca) que traía el Magnette. De ese modo, la casualidad nos permitió hacer una confrontación absolutamente directa, con resultados óptimos para lo nacional.

CARGUERO: En el stand IKA de la Rural vimos un modelo nuevo de camión frontal, que —luego supimos— es un diseño de la División Productos Industriales, la que actualmente produce los motores electrógenos de inspiración "Jeep" y "Estanciera". El frontal nuevo, que gira bajo el nombre de "Carguero", utiliza un elevado porcentaje de piezas existentes; se lo ofrecerá en dos modelos, de 2 y 2,50 m. entre ejes, para carrozar. El motor es el Jeep cuatro cilindros, suspensión a ejes rígidos atrás y adelante.

El padre de la criatura, el Ing. Amílcar Romeo, nos explicó que el nuevo producto se había diseñado para ser producido sin costosas inversiones en máquinas herramientas; es todo cortar y doblar, para reducir costos de maquinado, adecuadamente a la modesta producción que se realizará. Siempre que no se consigan más pedidos que los que se desea... Pedidos, por intermedio de cualquier concesionario I. K. A., quien debe dirigirse a "Productos Industriales" *



Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548

IMPRESO EN EDITORIAL ATLANTIDA S.A. FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Registro de la propiedad Intelectual Nº 813.190.

https://argentoteca.blogspot.com

Perfecta Lew

no se plancha

viste mejor!

La corbata, a su gusto. La camisa, la que viste mejor! PERFECTA LEW la camisa que más se vende en la Argentina ha sido seleccionada por todos aquellos que necesitan lucir jerarquía todo el día. Sí!, úsela ud. también y dirá como todos: que distinta y maravillosa es PERFECTA LEW. Cuello Permanente (R) de Lujo con pespuntes invisibles. Calidad en telas con porosidad natural. Cinco largos de mangas. Vestir o Sport, en diez colores distintos a su elección. Caja regalo provista de percha. Con garantía total.

En venta en todas las buenas camiserías y tiendas del país.
En Argentina distribuída por CAM S. A. Moreno 1850-4º piso.

https://argentoteca.blogspot.com

Vea, Pruebe y COMPARE!

Rambler es la MEJOR COMPRA. Rambler mantiene una superioridad incuestionable frente a sus competidores, con cualidades que representan un positivo resguardo para su inversión. Es el único automóvil en su categoría que ofrece mayor confort interior, baúl de gran capacidad, amplio despeje del suelo, linea de diseño auténticamente moderno y el fino detalle de los vidrios curvos. Además, en alguno de sus modelos, características exclusivas como: dirección y freno de potencia, asientos reclinables, apoya-cabeza ajustable y desmontable y vidrios autodeslizantes. Por otra parte, más de 265 Concesionarios en toda la República garantizan service, repuestos y accesorios legítimos y las mejores condiciones de precio y financiación a través del PLANIKA.

RAMBLER CLASSIC

PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com